

研究ノート

〔英米海事判例の潮流 (1)〕

プレジヤールボート事故と連邦海事管轄権 (Admiralty Jurisdiction)

—Sisson v. Ruby, 110 S. Ct. 2892 (1990) —

重田晴生

目次

- 一 プロローグ——海事管轄権の憲法的根拠
- 二 海事不法行為 (maritime torts) と連邦海事管轄権適用の基準
  - (1) Locality Test——The Plymouth (1865) 事件
  - (2) Nexus Test——Executive Jet Aviation, Inc. v. City of Cleveland (1972) 事件
    - 1 Executive Jet 事件
    - 2 分析——その後の判例展開
  - (3) プレジヤールボートへの適用拡張——Foremost Insurance Co. v. Richardson (1982) 事件
    - 1 Foremost 事件
    - 2 分析——その後の判例展開
- 三 Sisson v. Ruby (1990) 事件

## 四 エピローグ——展望

## 一 プロローグ——海事管轄権の憲法的根拠

アメリカの海事法 (admiralty law) は、その全体が合衆国憲法第二条二節 (司法条項) にいう「連邦司法権は、……海事及び海事裁判権に関するすべての事件……に及ぶ (The Judicial Power shall extend……to all Cases of Admiralty and Maritime Jurisdiction)」なるフレーズをルーツとし、かつそこに存在の基盤をおく。彼の独立戦争終結後の一七八七年、フィラデルフィアで開催された憲法制定会議に参加した一二の邦 (state) の代表者達——建国の父祖 founding father——が、自国海運産業の保護育成ならびに海事問題に対する整然かつ統一的な司法運営に強く連邦国家の利益を認め、連邦の裁判管轄権によってこそ海運ないし海事問題の統一化・中央集権化が達成できるものと確信しておかれた規定である。<sup>(1)</sup> しかして、こうした海事裁判管轄権 (admiralty jurisdiction——以下、海事管轄権という) の憲法承認を背景に、連邦議会は、二年後の一七八九年九月二四日、その立法権限を行使して、裁判所法 (The Judiciary Act of 1789) を制定し、その第九条で、「連邦地方裁判所は、次の事項につき、各州の裁判所を排除し、専属管轄権を有するものとする。(1) 海事事件および海事管轄権についての民事事件。但し、すべての事件において、訴訟当事者がコモン・ローが与えるコモン・ローの救済の権利についてはこの限りでない。(2)……」と規定し、連邦地方裁判所 (当初は「admiralty courts」=「海事裁判所」と通称された) に対しすべての海法および海事民事訴訟に関する第一審の裁判管轄権を付与する旨を定めた。右規定は、後に、そのいわゆる saving to suitors clause (海事裁判権例外条項) の部分が、「但し、すべての事件において、訴訟当事者が他に権利があるとされる他のすべての救済方法についてはこの限りでない (saving to suitors in all cases all other remedies to which they are otherwise entitled)」と書き改められ、現在、合衆国法律集第二

八編の第一三三三三條(1)項 (28 U. S. C. § 1333(1)) としてそのまま法典化されている。

ところで、一三三三三條(1)項の *saving to suitors* 条項は、連邦憲法誕生以前に植民地のコモン・ロー裁判所(州裁判所)が各々独自の海事裁判制度を設け、一定の海事問題につき裁判管轄権を行使してきた歴史的経緯と伝統を尊重し、州裁判所に対して対人的 (*in personam*) な請求に対する裁判管轄権を承認した規定であって、この「但書」規定により、海事事件の訴訟当事者(原告)は、何も一三三三三條の海事事件規定により対人的な不法行為請求ないし契約請求を提訴せずとも、彼の選択に従い、州裁判所において通常の民事訴訟として、あるいは一三三三三條の「州籍相違 (*diversity of citizenship*)」の請求として、連邦地方裁判所の民事事件サイドに対して訴訟を提起することができる。

もとより、海事事件の被害者たる原告がこうした提訴裁判所を選択行使できるということが彼らにとって利益となることはいうまでもないことであって、具体的にいえば、一三三三三條の州籍相違事件の原告については連邦裁判所において陪審審理 (*trial by jury*) を受けられることであるし(一般に、陪審員は事実審裁判官よりも原告の苦痛に対し理解と同情を示してくれると考えられており、特に人身事件などでは陪審審理が好まれる)、また、海事事件における一切の実体的問題が、原告がどの裁判所を選択したかに関係なく(つまり州裁判所に提訴される場合でも)、連邦海事法(ここには、州法ないしコモン・ローの不法行為法とは異なる、エクイティ上の消滅時効 (*Laches*)、比較過失、対物訴訟による差押といった原告にとって魅力のある法原則が存在する)<sup>(2)</sup> によって統一的に規律されるということである。もともと、一三三三三條の州籍相違条項で訴を提起せんとする場合には、原告と被告が異なる州の市民であることおよび訴額が一万ドル以上であることが要件とされ、また、一三三三三條の狭義の「連邦問題 (*federal question*)」事件で訴を提起しようとする場合には、争訟が民事裁判権を付与する連邦制定法に基づいて発生することが要件とされるものであるという制約があることを忘れてはならない。

かくしてここに、訴訟当事者が求める法的救済が明らかに海事 (in admiralty) であれば、連邦地方裁判所 (＝海事裁判所) が、訴訟当事者の州籍の相違や最低訴額または連邦問題性等々を一切問われることなく専属的第一審管轄権を有するが (今日、対物訴訟および責任制限訴訟はこれに該当するとされる)、しかし、それ以外の対人的 (in personam) 訴訟ないし準対物 (quasi in rem) 訴訟については、州裁判所もまた、連邦裁判所とともに競合管轄権を有し、また訴訟当事者の州籍の相違 (diversity) に基づく事件については、連邦地方裁判所の民事事件サイド (civil side) が裁判管轄権を有する結果、一体何が連邦海事管轄権の及び得る海事の事件・争訟であるかが問題になる。アメリカ海事法学の一大テーマである海事裁判管轄権 (admiralty jurisdiction) 問題である。

ところで、こうした合衆国憲法の “admiralty and maritime jurisdiction” なるフレーズの下で発現する連邦裁判所の海事裁判管轄権と州裁判所のコモン・ロー裁判権の関係について、アメリカ法上最初に審理をし、連邦海事管轄権の何たるかについて礎石を据えた判決が、一八一五年の *De Lovio v. Boit* である。<sup>(3)</sup> 本件は、船舶保険の保険金支払請求に関して連邦裁判所の海事管轄権は海上保険契約に関する訴を包含するかどうか争われた単純な訴訟であり、これに対し法廷は、海上保険契約はたとえそれが陸上において締結されかつそこで履行されるものであっても連邦海事管轄権の範疇にあると断じたが、ここで、当時マサチューセッツ巡回控訴裁判所の巡回判事に着座していたアメリカの偉大な法学者ストウリ (Story, Joseph) 判事は、英国の海事裁判所の歴史やその海事管轄権の伸縮、それに植民地海事裁判所 (vice-admiralty court) の裁判権などについて具に考察しながら、新しい合衆国憲法の下で承認された海事管轄権は、最大限りベラルに解釈されるべきであって、英国海事裁判所の海事管轄権に関する規範 (合衆国憲法および一七八九年連邦裁判所法が制定された当時、英国の海事裁判所が執行していた海事管轄権は、例のコモン・ロー裁判所の嫉妬により地理的にも浸食され、わずかに公海上または英国の港湾で発生した事件についてだけ及ぶという狭小なものであった) に東

縛される理由はなく、むしろ古き海の慣習や欧州大陸海商国の裁判手続を拠り所とすべきであると説いたうえ、連邦海事管轄権に関する一般的法準則として、「海事管轄権は、すべての海事契約、不法行為および人身傷害を包含する。後者の不法行為の場合には、必然的に locality (場所・所在) により適用が制限されるが、前者の契約の場合は、航行、営業または海上通商に関連するすべての契約（それがどこで締結され、履行されようと、また、どのような方式の合意であれ）に対して適用される」と述べて、合衆国憲法および連邦裁判所法の法文に対する解釈的指針を示した。

かくして、このストウリの判決を境に、アメリカの海事法上、海事裁判管轄権は、契約については訴訟物 (subject-matter) 次第で、また不法行為についてはそれが何処で発生したかで決定をするという、二つの基本類型の下でそれぞれ別々のテストが採用され、これが今日に続く海事管轄権適用の基準になるのである。この点は、節を改めて検討する。

ところで、ストウリ判事によって定立された不法行為事件の海事管轄権が行為の「場所 (locality)」により判断されるという考え方は、当時（一九世紀末期）のイギリスの海事管轄権が公海および潮汐水域 (high seas and tidewaters) に限定され、したがって湖沼、河川、入江等には及ばないとされていたこととの関係でいえば、それ自体としてはイギリス法を排除した考え方ではなく、むしろストウリ判事が *De Lovio v. Boit* 事件の中で観念していた地理的境界線とは正にそうしたイギリスの「潮汐水域 (tidewaters)」のルールであったとみてよい。事実そのことは *De Lovio* 事件から数えて十年後の連邦最高裁判所判決 *The Steam-Boat Thomas Jefferson, 23 U. S. (10 Wheat.) 428 (1825)* において、今度は合衆国最高裁判事として審理に携わったストウリ判事（彼の合衆国最高裁判事就任は一八一一年である）自身によって直接明らかにされることになる。

ケンタッキー州のミズーリ河で往復航海を無事終えた二五〇トンの蒸気船トーマス・ジェファースン号の乗組員が

船主を相手に起こした給料支払請求訴訟事件で、ストウリ判事と連邦最高裁法廷は、イギリスの法準則に従い、「もしそのサービスが概ね海洋 (sea) または潮の干満のある水域 (waters with in the ebb and flow of the tide) で遂行され、もしくは遂行されるべき場合には、給料支払請求は海事管轄権が及び得るところの海事契約である」と述べたうえで、問題のミズーリ河は潮の干満のない水域であるから海事管轄権は及ばないとし、原告請求棄却の判決を下した。

しかし、こうした海事管轄権を潮の干満のある水域だけに認めるといふ「潮汐水域ルール」は、そもそもが広大な内水が存在しないイギリスに由来する法準則であり、同国においては適切なルールであったにせよ、それを、延長数千マイルという広大な非潮汐水域 (non-tidal waters) ——そこは大規模な海運業が創造されうる自然条件を備え、かつすでにそこでは蒸気船等による海上交通が盛んに行なわれていた——を有するアメリカについてそのまま適用するには余りに窮屈な法準則であったから、やがてそれが不条理な結果を生み、破綻する日はそう遠い先のことではなかった。しかして、一八四五年には、連邦議会が五大湖に面する沿岸州の商港の政治勢力の圧力を受けて連邦地方裁判所の海事裁判権を非潮汐の五大湖 (Great Lakes) ならびにそれに接続する可航水域に対して立法的に拡大し (Act of Feb. 26, 1845, Ch. 20, 5 Stat. 726-27, codified at 28 U. S. C. § 1873 ——本法は、海事裁判権が五大湖を航行する10トン以上の船舶に関する契約・不法行為に及ぶものとした)、また一九五一年の *The Propeller Genesee Chief v. Fitzhugh*, 53 U. S. (12 How.) 443 (1851) においては、五大湖の一つオンタリオ湖で発生した船舶衝突事件に関し、連邦最高裁のトニー (Taney) 首席裁判官が、一七八九年連邦裁判所法第九条に関し、連邦憲法にいう海事管轄権の及ぶ水域の範囲を潮の干満で線引きするのは適当でないと認め、或る水域が、そこで相異なる州間の通商または諸外国との通商が行なわれるというように、航行可能な公共可航水域であるならば、海事裁判管轄権の及びうる水域であるという新しい「可航水域」のルールを宣言し、内陸の湖や水路など「非潮汐水域」に対する連邦裁判権の適用が認められることになっ

た。つまり、「潮汐水域」の法準則に代って新しい「可航水域」(navigable waters) ルールが作られたのである。また、これも初期の重要な判決の一つである一八七〇年の *The Daniel Ball*, 77 U. S. (10 wall.) 557 (1870)<sup>(4)</sup> においては、合衆国最高裁のフィールド (Field) 裁判官が、被上告人(蒸気船ダニエル・ボール号の船主)側が主張した、本船はグランド河(ミシガン州)にある二つの町の間の旅客運送にのみ従事しており、しかもグランド河は「航行可能水域ではないから、事業免許と定期検査を受けずとも連邦法違反とならない(一八五二年八月二〇日の法律により、「合衆国の湾、湖川その他の航行可能水域」で旅客や商品の運送を行なう総ての蒸気船に対し事前の免許と検査が義務付けられていた)としたのに対応して、「英国とは違い、潮の干満ということは航行可能水域かどうかの通常の基準にならない。……したがって、わが国の河川について航行が可能かどうかを決めるためには、別の基準を適用する必要がある。その基準は、航行可能性 (navigable capacity) に見出されるのである。実際に航行可能な河川は、法律上も公共の航行可能河川とされねばならない。河川が、その水域で慣用となっている方法で取引や旅行が実際に行なわれまたは行なわれうる通商の公道として現在使用され、または使用されうる場合には実際に航行可能な河川である。そして、通常の状態において、その河川だけでまたは他の水域と結合して、水域利用につき慣用となっている方法により他州または外国との間の通商が現に遂行されまたは遂行されうる状態にある公道をなす場合には、……合衆国の航行可能水域となるのである」と述べて、海事管轄権が及び得る「可航水域」につきより広範な定義が下されるとともに、単一の州内の水域であっても海事裁判管轄権との関係では航行可能な水域となりうるということが明らかにされた。

## 二 海事不法行為 (maritime torts) と連邦海事管轄権適用の基準

### (1) Locality Test (「場所」のテスト) —— The Plymouth (1865) 事件

アメリカ法上、契約 (contract) に対する連邦海事管轄権が、専ら訴訟物 (subject-matter) のテスト、つまり契約それ自体の種類・性質を検討し、海事のサービスまたは取引に関係があるかどうかを判断し決定されるの<sup>(5)</sup>に対し、不法行為 (torts) に対する連邦海事管轄権は、伝統的に行為発生場所 (locality; situs) に基づいて決定される。すなわち、もしある不法行為が公海 (high sea) または可航水域 ( navigable waters) の上で発生すれば、原告は、その不法行為を取り巻く諸要素を一切問題にされることなく連邦地方裁判所に対して訴訟を提起することができるということである。Locality test (strict locality test; locality-alone test; pure locality test などともいわれ、また locality に代え situs の語も使われる) と呼ばれる法準則である。遠く一九世紀初頭のストウリ (Story, Joseph) 判事の判決にその萌芽を印すこのテストは、それから半世紀を下った一八六五年の The Plymouth, 70 U. S. (3 Wall.) 20 (1865) において、再びストウリ判事の手によって完璧なカタチで仕上げられ、以後、一世紀余にわたりアメリカの裁判所に受け継がれることになる。

本件は、入渠中のプロペラ船 Falcon 号から発生した火災が波止場に面して建つ原告所有の倉庫に燃え移り甚大な損害を与えた事故につき、原告が Falcon 号の姉妹船である Plymouth 号に対して対物訴訟を提起した事件である。事件は、正に裁判所の観察通り「不法行為 (火災) の発生」は可航水域にあったが、「権利侵害の完成」は陸上でなされたケースであったため、果して海事管轄権の範疇にあるかが争点であった。最高裁は、まず海事不法行為の概念を可



航水域(navigable waters)で発生した不法な活動と定義付けたうえ、「海事管轄権が及ぶ範囲であるというのがためには、申立の不法行為および権利侵害が全体として公海または可航水域で遂行されたか、あるいは、少なくともそれらの実質部分および実現が可航水域上でなされたことが必要である」と述べて、厳格なるlocalityテストを宣言し、原告の請求に対しては、損害が陸地で発生したが故に海事管轄権は適用できない旨判決した。

かくて、このThe Plymouth事件判決以後、アメリカの連邦裁判所は、海事不法行為に対する海事管轄権の審査については、単純に係争の不法行為が公海または可航水域上で発生したのかどうかという行為地だけの判断を行ない、もしその点さえ確認されれば、当該不法行為の原因や訴訟当事者のキャラクター、あるいは船舶上で起ったものかといった諸々の要素を一切捨象して連邦海事管轄権を肯定するのである。そしてこうしたstrict localityルールは、しばらくの間、特に疑念を抱かれずに下級審裁判所により支持されたが、しかし、その機械的・近視眼的な適用は、時に論理的整合性を欠く結果を生み(例えば、同じ人身事故でも、船舶からの荷揚作業中に船のスリングにぶつかり埠頭から可航水域に投げ飛ばされて死亡した場合には非海事事件とされるが、旅客が船のタラップから埠頭に転落し負傷した場合には海事管轄権があるとされるが如し)<sup>(7)</sup>、また、二〇世紀後半には、プレジャーボートやエアークラフト、ドリリング・リグといった新たな海事現象の出現に直面し、早くからstrict localityルールに反対の意を表明していたベネディクト(Erastus C. Benedict)の海事学説に啓蒙されるかたちで登場した、ブラック(Charles L. Black)教授やストルツ(Prebble Stolz)教授といった当時の革新的海事学説<sup>(8)</sup>ならびにその感化を受けた一部の連邦下級裁判所が、次々に伝統的なlocalityルールに対して鋭い批判を浴びせ、海事管轄権を発動させるためには、単に海事の「場所」(locality)要件だけでは不十分であり、さらにもう一つ「伝統的な海事活動」(traditional admiralty activity)との十分な関連性という要件を考慮すべきとの新しい考え方が打ち出されるようになる。<sup>(9)</sup>これが「locality plus」テストまたは「maritime nexus」テス

トと呼ばれる海事管轄権判定の新テストである。もっとも、こうした学説の厳しい批判や世紀を跨ぐ長い法運用の過程で露呈される論理的欠陥にもかかわらず、*The Plymouth* 判決が樹立した locality ルールは、結局は二〇世紀の七〇年代の声を聞くまで生き抜くことになり（合衆国最高裁は、プレジャーヨットの責任制限事件である一九四三年の *Correll v. Phipps*, 317 U. S. 403 事件判決において海事管轄権については何も議論せずに審理を行っていたし、また、プレジャーボート事件ではないが、*Executive Jet* 判決の前年の *Victory Carriers, Inc. v. Law*, 404 U. S. 202 (1971) では栈橋上に転落負傷した沖仲士の訴につき“strict locality” test を適用して海事管轄権を否認していた）、したがって、この間における海事管轄権法理の唯一の変更といえ、一九四八年に連邦議会が *Extension of Admiralty Jurisdiction Act* (46 U. S. C. § 740) を制定し、「連邦の海事及び海事管轄権は、損害又は侵害が陸上でなされ又は陸上で成就されようとも、可航水域上の船舶により惹起された財産又は人に対する一切の損害又は侵害に関する事件に対して拡張され、かつそれを包含するものとする」としたことである。本法は、厳格な locality テストによって特異な法準則を創造した *The Plymouth* 判決を立法的に修正し、海事管轄権を陸上における人身損害および陸上の施設等の財産損害の請求に適用拡大させたのである。つまりは、海事管轄権につき海岸施設所有者を船主と同一の地位に立たしめたのであり、労働者災害補償 (*Workmen's Compensation*) 立法が裁判所法第九条の但書中に包含せられたのである。

## (2) Nexus Test (「海事関連性」のテスト) —— *Executive Jet* (1972) 事件

海事不法行為における連邦裁判管轄権行使の基準を専ら権利侵害発生の場合で確定する locality ルールは、一九七二年、連邦最高裁判所が、滑走路先の可航水域上で発生した飛行機の墜落事故に関する損害賠償請求に関して海事管轄権否認の判決を言い渡す中で、連邦海事管轄権を主張するためには、問題となる不法行為が単に可航水域上で発生

したという locality だけでは不十分であって、さらに「伝統的な海事活動との密接な関連性」(significant relationship to traditional maritime activity)が必要であると陳述したことで、この間一世紀余の滔滔たるアメリカ判例の潮流は、遂にここに至って大きく変化をみせることになる。Executive Jet Aviation Inc. v. City of Cleveland, 409 U. S. 249 (1972) である。

### 1 Executive Jet 事件

本件は、オハイオ州のクリーブランドの空港からニューヨークに向けて飛び立ったジェット航空機が、離陸直後一群のカモメがエンジン内部に飛び込んだため失速して空港のフェンスに接触し、五分の一マイルほど沖合のエリー湖に墜落して全損となった事故につき、航空会社が空港側(空港を所有、管理するクリーブランド市、空港管理会社、航空管制官)に鳥の対策や警告の点で過失があったとし、28 U. S. C. § 1331(1)の海事管轄条項に基づいて機体損害の財産回復を求める訴を提起した事件である。争点は、連邦海事管轄権の適用をめぐり、本件損害が可航水域上で発生したとする原告と、不法行為は鳥との衝突でありしかも被告の活動は海商と十分な関連性がないとする被告の対立であった。

第一審(オハイオ北地区連邦地方裁判所)は、Chapman City of Grosse Pointe Farms, 385 F. 2d 962 (6th Cir. 1967)判決(本件は、棧橋から水深わずかに十八インチの湖に可航水域に飛び込み負傷した海水浴客の訴につき、第六巡回区連邦控訴裁判所が、海事管轄権を行使する条件としては不法行為が発生した場所が可航水域であること(法廷はこの点は積極的に解した)に加えて、「問題の不法行為と海事サービス、航行または可航水域上の商業との間に何らかの関連性のあることが必要であり、海事の水域があるだけでは不十分である」と述べて、結論として海事管轄権を否定した事例)に専ら依拠し、本件の場合には場所の基準もまた海事関連性の基準も満足していないとして訴を却下した。

二審の第六連邦控訴裁判所巡回区は、本件の不法行為が可航水域ではなく陸上で発生した(つまり、飛行機は湖水に

墜落する前に空港のフェンスにぶつかっている」との理由で原審を支持した（それ故に、第六巡回区は海事の関連性の有無について審理をする必要はないとした）。

合衆国最高裁判所は、スチュアート(Stewart)裁判官の全員一致意見をもって、*Locality*のみが海事管轄権を確定する唯一の基準とされる考え方を否定し、この基準にプラスして何らかの「伝統的な海事活動」(traditional maritime activity)の関連性の基準を要件とする新しい法準則を確立した。*Locality plus test*（または *maritime nexus test; situs-nexus test; nexus test*ともいわれる）と呼ばれる法準則である。本件において最高裁は、まず、不法行為に対する海事管轄権の歴史経緯を概観し、これまで最高裁としては *The Plymouth* 判決の *Locality* ルールを繰り返し適用してきたが、しかし、最高裁はかつて海事の場所が海事不法行為の裁判管轄権の唯一のテストであるとはっきり判示したことは一度もないとし、また、近時そうした厳格な *Locality* ルールが、裁判所、立法府および学者から酷しい批判を浴びている事実をも指摘したうえで、「特定の不法行為に海事管轄権が適用されるかどうかの判断にあたり、不法行為と伝統的海事活動の関連性に依拠することは、*Locality* ルールの機械的な適用よりももっと賢明で、かつ、より一層海事法の目的に調和する」と結論づけた。そして、問題の航空不法行為 (*aviation tort*) に対する *Locality* ルールの適用については、海事たるためには航空不法行為もやはり伝統的な海事活動との密接な関連性のあることが要件であるとして、本件の如く北米大陸内の二地点の中間で陸地をベースとした飛行機が可航水域上で墜落するという不法行為については、そうした伝統的海事活動の関連性がなく、したがって連邦裁判所の海事管轄権の範囲に当たらないとした。

## 2 分析——その後の判例展開

*Executive Jet* 判決は、合衆国最高裁が一世紀余の連邦下級審判例を踏まえて、海事不法行為の裁判管轄権を、それが本来意図された目的の下で再編成したものであるが、しかし、その再編成については、一般に次の二つの点でその

判決自体が不完全であるとの指摘を受ける。その一は、単純な locality テストに新しく「伝統的な海事活動」(traditional maritime activity) 要件を加えたテストが、従来の strict locality テストに完全に取って代わる新テストとして、海事不法行為一般に適用されるのか、それとも、航空機の不法行為事件という特殊な Executive Jet 判決の射程は、航空機、水上スキーヤー、ダイバー、スイマーといった特異な不法行為事件に限定され、そうした事案の場合につき locality テストにプラスされるものかについて明確にできなかったことである。<sup>(10)</sup> その二は、いわゆる “traditional maritime activity” のフレーズを明確にしなかったことである。すなわち最高裁は、第六巡回区連邦控訴裁判所の Chapman v. City 判決から借用した海事サービス、商業、航行を伝統的・海事関連性のファクターとしてあげているが、それらが maritime nexus test との関係でどういうことになるのか(例えば、航行と海商活動の双方が必須要件なのか、それともいずれか一つで充分要件であるのか) について決定されていないという点である。<sup>(11)</sup>

かくして、Executive Jet 判決以後のアメリカの裁判所は、この最高裁判決が積み残した問題点の解明に専念し、その結果、まず、航空機の不法行為事件である Executive Jet 判決の理論は海事不法行為一般に対し適用しうるものであり、また Executive Jet 判決は海事裁判管轄権の問題につき locality (場所) テストに traditional maritime activity (伝統的・海事活動) テストを組み入れた新テストを確立した判決であるとの統一理解を固めたうえで、Executive Jet 判決では明瞭にされなかった「伝統的・海事活動」(traditional maritime activity) の意味をどのように理解すべきかについてさらに模索し続けることになるのである。

一九七三年の第五巡回区判決 Kelly v. Smith, 485 F. 2d 520 (5th Cir. 1973) は、Executive Jet 判決以後、プレジャーボート事件に関し、初めてそうした難題にチャレンジした判決である。

本件は、ミシシッピ河の中州にある私有の狩猟禁止区域に鹿の密猟をしていたところを見つかり、一五フィート

ほどの小型レジャーボートの中に逃げ込むところを陸の管理人達によりライフル射撃され負傷した原告(ボートのパイロット)が、州籍の相違 (diversity of citizenship) および海事の裁判管轄権に基づき射撃者・雇主および島の持主を相手に損害賠償を請求した事件である。本件では、原告の請求が州籍の相違に基づく場合にはミシシッピ州の出訴期限法ですでに時効消滅していたが、海事であればエクイティ上の消滅時効の法理によって判断されることになるため、海事管轄権の成否が重要な争点となった。第五巡回区は、海事として海事管轄権が承認されるためには場所だけでは不十分であって当該不当行為が可航水域で発生しかつ伝統的<sup>(12)</sup>海事活動との重大な関連性がなければならず、Executive Jet 判決の Locality plus テストの採用を宣言し、そのいう「伝統的<sup>(12)</sup>海事活動の関連性」を決定するファクターとして、(イ)当事者の任務・役割 (ロ)関係した乗物・機関の種類 (ハ)因果関係と権利侵害の種類、(ニ)海事法の役割についての伝統的観念、の四つを設定し、これらを本件に当てはめたうえで、海事管轄権を肯定した。

かくして、この第五巡回区が打ち立てた四つの要素をもってする海事管轄権判定のテストは、第四巡回区、第八巡回区および第九巡回区といった他の連邦控訴裁判所により相次いで支持されることになる(プレジャーボート事件に限定しなければ、大多数の連邦控訴裁判所がこのファクターによるテストを支持する)。

例えば、プレジャーボート事件との関連で Executive Jet を最も拡大解釈した事例とされる第八巡回区の St. Hilaire Moye v. Henderson, 496 F. 2d 973 (8th Cir.), cert. denied, 419 U. S. 884 (1974) では、アーカンソー河の可航水域でボートに同乗しスポーツに興じていたところ突然ボートがギアバックしたため船外に放り出されプロペラで足を裂傷した原告がボートの運転者を過失で訴えた事件について、可航水域における水上輸送船の使用は海事法の歴史的範囲の中にあるとの結論を下し、Kelly 判決が設定したテストの支持を表明しながら、可航水域上での船の運転は、そのサイズ・活動が何であれ伝統的<sup>(12)</sup>海事活動であり、また可航水域における非商業的航行も当該水域上で商業に

従事する船舶の運航に対し潜在的危険を提供するから連邦法の規制に服せしめるべきとして、海事管轄権を肯定した。

また、一九七五年の *Adams v. Montana Bower Co.*, 528 F. 2d 437 (9th Cir. 1975) 事件では、ダムの放流による小型プレジャーボートの転覆事故による同乗者の溺死という不法行為の発生場所が両端をダムで閉鎖され、したがってもはや商業輸送には使用されていないミズーリ河の水域であったため、第九巡回区連邦控訴裁判所が、まず最初に取り組まねばならなかった問題が航行可能性 (navigability) の有無であった (故に、第九巡回区は海事関連性の適用を直接に考察していない)。第九巡回区はこの争点の考察に当り、プレジャーボートと伝統的漁商の関連性を間接的に考察し、合衆国憲法の通商条項 (Commerce Clause: U. S. Const. art. I, § 8, cl. 3) との関係では航行可能性を認定したが、そのことと海事管轄権との関係で論ずる場合とでは別であるとし、海事管轄権は、現状において商業輸送を維持し、ないしは維持しうる水域に限って適用されるべきであるから、航行できない場所で発生した本件のプレジャーボート事故については海事管轄権の適用はないと判決した。

さらに、一九七五年の *Richards v. Blake Builders Supply, Inc.* 528 F. 2d 745 (4th Cir. 1975) 事件 (本件は、ノース・カロライナ州の Cape Tear River の河岸にモーターボートが乗り揚げ乗客が負傷した事件と、ヴァージニア州とノース・カロライナ州の間を流れる Roanake River の人造湖 Lake Gastor でモーターボートが爆発して同乗者が死傷した事件の併合訴訟である。裁判所の認定によれば、前者の河については商業活動があったが、後者の湖には実質的商業活動はなかった) では、二年前の先例にて水上スキーヤーによる訴につき海事管轄権の適用を否認していた第四巡回区連邦控訴裁判所が (第四巡回区は、本件の二年前の *Crosson v. Vance*, 484 F. 2d 840 (4th Cir. 1973) において、水上スキーヤーが曳船の運転者を訴えた事件で、*Executive Jet* 判決が *locality* テストに基づく海事管轄権に間違っ含められた例として水上スキーヤーの事件を挙げたことを理由に海事管轄権不適用を判決していた。Richards 事件では、プレジャーボートの乗客の場合には取引が船の航

行を包含するとして、水上スキーヤーの場合と区別をした)、海事管轄権をプレジャーボート事故の事案に適用拡張すべきでないことについて何かの政策理由があると警告しながらも、しかし、すでに連邦下級裁判所のみならず合衆国最高裁判所においても可航水域上でのプレジャーボートの活動に海事管轄権を承認する判例法が確立されている以上は、航空機不法行為を扱った Executive Jet がそうした先例を放棄したものと解釈することはできないとしたうえで、Executive Jet の海事関連性の論理との調和を図って、本件のプレジャーボートは、明らかに可航水域にて航行をしていた (in navigation) 船舶であり、事態はその航行から生じたものである点を指摘して、浚々海事管轄権を肯定した。

以上のような第四、第五、第八および第九巡回区以外の連邦控訴裁判所における当時のプレジャーボートと海事管轄権問題の取り組み方について一瞥すれば、次の通りである。第二巡回区は、Kelly v. United States, 531 F. 2d 1144 (2d Cir. 1976) において、訴訟は、もしそれが「伝統的な海事活動と重大な関連性」(第二巡回区はその意味について明確にしない)を認められないというのでなければ必ずしも海事管轄権が排除されるとは限らないと消極的な言い回しをしながらも第五巡回区のテストを認め、「本件がリクレーショナルボートを包含するという事実は必ずしも海事管轄権を排斥するものではない。……逆に、海事管轄権はプレジャーボート事故を含めさまざまな最近の事件に対して適用されている」と述べている。第七巡回区は、Kankakee 河の冠水ダムでボートに乗り釣りをしていたところ船が転覆し溺死した事故につき争われた Chapman v. United States, 575 F. 2d 147 (7th Cir. 1978) において、プレジャーボートはもしそれが可航水域上で運転されていれば海事管轄権が適用されることになるかどうかという問題はまた当裁判所に持ち込まれていないとしながらも、連邦最高裁は Executive Jet 事件で肯定的に解釈し、他の巡回区もそれに追隨していることを指摘する。第三巡回区は、プレジャーボートとは関係がない Farles v. Union Barge Line Corp., 486 F. 2d 1097 (3rd Cir. 1973) の中で、制定法が船舶の定義にプレジャーボートをも含めてゐる (1 U. S. C. § 3)



を根拠に、「海法は、不法行為がどのように発生しようとして、またそれが船舶上で発生したものの否かにかかわらず、もし公海または可航水域上で発生したものであれば、あらゆる種類の不法行為に及ぶのである」と述べている。したがって、第二、第三および第七巡回区は、先の四つの巡回区のように積極・明確ではないが、プレジャーボート事件に對する海事管轄権を認めようとしたものと考えられる。なお、第一巡回区、第六巡回区は、Executive Jet 判決以後、この種の問題に直面していないから、裁判所の考え方は皆目わからない。

(1) 連邦憲法三条二節の規定の創始に関する米国学者の研究は、憲法制定者の意図するところが何であつたかをはっきり説明するところまでいっていない。アメリカで最も権威ある海事法体系書ギルモア (Grant Gilmore) の THE LAW OF ADMIRALTY の共著者であるブラック (Charles H. Black) 教授は、海商に関して整然かつ統一的に司法統治することについて強い連邦の利益がそこに表明されていると述べている。Black, Admiralty Jurisdiction: Critique and Suggestions, 50 Colum. L. Rev. 259-261. (1950).

(2) 連邦地方裁判所 (II 海事裁判所) と州裁判所とは、その実体法および手続法ともかなりの相違がある。以下に、連邦海事法と州法 (II コモン・ロー) との相違の主要なものにつき若干コメントしておく。

(a) 責任の制限 (limitation of liability) コモン・ローでは、人は彼が為せる行為の結果に對して人的無限の責任を負わねばならないとされるのに対し、海法には、伝統的な責任制限の法制度があり (46 U. S. C. § 181-195)、船主は自身の privity or knowledge (故意・過失) なくして発生した損害については事故後における船価により責任を制限することができる。詳細は、重田晴生・アメリカ船主責任制限制度の研究 (一九九一年) 参照。なお、いうまでもないと思うが、責任制限は、船主に利益となる法原理であり、逆に請求権者にとっては不利益なものである。

(b) エクイティ上の消滅時効 (laches) コモン・ローには、いわゆる出訴期限法 (Statute of Limitation) があって訴権の期間が制限されており (そもそもコモン・ローでは、時の経過で権利は消滅するものではないとされていたが、これでは相手方の立場が不安定なため、一七世紀以降、出訴期限法が制定されるようになった)、州裁判所も、一般的な不法行為六年の出訴期限法を適用する。これに對し連邦裁判所は、出訴期限法を適用せず、エクイティ (衡平法) 上認められている請求権の消滅時効である laches

(懈怠)の法理を適用している。したがって、連邦裁判所における請求は、それが出訴期限法の期限を徒過していても、請求権の行使に許し難いほどの遅滞がなくかつ時の経過により被告に損害を与えていない場合には、Lachesの法理により権利は消滅しないことになる。なお、一九八〇年一〇月六日、連邦議会は海事不法行為出訴期限統一法(46 U. S. C. § 763(a))を制定し、海事人身傷害事件については、「訴訟原因発生の日から三年」と定めている。

(c) 対物訴訟による差押 (in rem seizure) 海事事件の訴訟当事者がコモン・ローに基づいて救済を求める場合には、船主を相手に対人的(in personam)訴訟を提起することになるが、海事法においては、伝統的に船舶それ自体に一個の法人格が存在すると認識され、船舶それ自体が権利義務の主体となるとされる。そしてこのことから、請求権者は船主に対して対人訴訟を提起するよりも船舶それ自体を相手として訴を提起することになる。対物裁判権は、通常は船舶の差押(seizure of the ship)により遂行される。

(d) 陪審審理(jury trial) 民事事件の陪審裁判は、合衆国憲法修正第七条で国民の権利として保障されており、同旨の規定は各州の憲法中にもおかれているが、この権利は、コモン・ロー上の事件に限って認められ、海事事件やエクイティなどに関する事件については適用がないとされている。

以上のほかにも、例えば、因果関係(causation)、つまり事故原因の認定に関して、海事法においては有名なベンシルヴァニア・ルールがあり、船舶の衝突につき制定法規(例、衝突予防法規・海上交通安全法規)に違反がある場合は過失推定が働き、被告側において過失と事故との間の因果関係の不存在を証明せねばならないとされるが、一般の人身傷害や不法生命侵害の民事事件では、原告側において制定法規違反および被害損害との因果関係の存在について立証する義務がある。また、過失ないし注意義務に関しても、コモン・ロー上では過失または相当の注意義務違反につき損害賠償責任を負うとされるのに対し、海事法には、すべて船主・運航者は、船舶上で使用する一切の乗組員に対して船舶(デッキ・通路・装置などを含め)が常時「航海に堪える状態」——いわゆる堪航能力(seaworthiness)——があることの絶対かつ非委譲の義務を負い、その違反について絶対責任を負わねばならないとされる(もともと、このような船員に関するアメリカの堪航性担保責任の法理が、プレジャーボートの場合に適用されるかについては議論があり、この場合にも合理的な注意義務が基準とされるという考え方もある)。以上について参考となる資料としては、やや古いが、James L. Robertson, Jurisdictional Dilemma in Pleasure Boat Accident Cases, 8 Miss. Def. L. J. 8 (1978)。

(3) 7 F. Cas. 414 (No. 3776) (C. C. D. Mass. 1815). 事件の概要は次の通りである。本訴は、キューバに住むスペイン系市民の原告

(Don Jose Manuel De Lovio) が、その所有するスペイン籍船 L'Esperanza の滅失につき、アメリカの保険会社に対し損害の補填を求めた事件である。保険者は、L'Esperanza が西アフリカに往き、そしてキューバに戻る奴隷航海について保険を引受けたが、同船は航海の途中で英国の軍艦によって拿捕され、有罪判決を受けた後シュラレオネにおいて植民地海事裁判所 (vice-admiralty court) によって売却された。原告が連邦裁判所において訴訟を提起したのに対し、被告保険者は、詐欺、違法の抗弁を提出したほか、さらに裁判所の海事管轄権の不存在を争った。

(4) The Daniel Ball 判決は、イギリス法が自然的条件を理由にアメリカに適合しないとして継受を拒否された代表的な判例として、田中英夫・アメリカ法の歴史 上 三九〇頁の中でも紹介されている。

(5) 海事契約 (maritime contract) は、事物裁判権などの根拠によらずに連邦裁判所において執行され、その効力や解釈について適用される実体法は原則として連邦法である。ある契約が海事裁判権との関係で海事契約であるかどうかは、本文に示したように「訴訟物」次第で決まることである。この点、初期の英国法においては、海事裁判所がコモン・ロー裁判所との闘争に敗北した結果、契約はそれが可航水域上で締結されかつ遂行されるものでないと海事ではなく海事裁判所に管轄権がないとされていたが、アメリカの裁判所はそうした厳格な地理的基準を拒絶して、概念的アプローチの方を選択したのである。もっとも、それでは一体いかなる契約が連邦裁判権との関係で海事となるかという点になると、判例・学説上必ずしも明確なルールがあるわけではない。一般には、契約紛争に対する海事管轄権は海商か航行のいずれかの取引に関連するものに決まっており、具体的にいえば、海上の物品や旅客の運送契約、海上保険契約、船舶の修繕・機装契約、水先契約、曳船契約などは海事契約とされ、他方、造船・船舶売買契約、海上保険周施契約、包括代理契約 (general agent agreement) などについては海事裁判権を外されている。

(6) 連邦裁判所の海事管轄権について最初に審理を尽くしたのは、一八一五年の De Lovio v. Boit 事件のストウリ巡回裁判所判事であったことはすでに述べたが、より正確に言えば、ストウリ判事は、これより二年前の一八一三年の Thomas v. Lane, 23 F. Cas. 957 (C. C. Me. 1813) (No. 13, 902) の中で次のように述べて、locality rule を明らかにしている。曰く、「不法行為については私には常に、海事管轄権は専ら行為の場所 (locality of the act) によるものと考えている。海事裁判所は海事不法行為、すなわち公海または潮の干満のある水域上で遂行された不法行為以外の不法行為に対し計画的に管轄権を主張することはできないし、またそうすべきではない。(at. 960) 』と。

(7) Smith and Son, Inc. v. Taylor, 276 U. S. 179 (1928), The Admiral Peoples, 295 U. S. 647 (1935).

- (8) 一九世紀の偉大なアメリカ海事法曹ベネディクト (Benedict) はその著作「THE AMERICAN ADMIRALTY」の初版(一八五〇年)の中で、不法行為の海事の性質は海事契約を確認する場合と同一の基準で判断すべきであると説いている。BENEDICT, THE AMERICAN ADMIRALTY, 173 (1850)。一世紀を隔て、ブラック教授やストルツ教授など二〇世紀のアメリカ海事学説は、新しい海事現象を前にして、The Plymouth 判決の時代には可航水域の上部または水中の船舶・構造物などは想像されざる」とであつたと指摘し、単純な strict locality テストの適用に反対した。Black, Admiralty Jurisdiction: Critique and Suggestions, 50 Colum. L. Rev. 259 (1950), Stolz, Pleasure Boating and Admiralty: Erie at Sea, 50 Calif. L. Rev. 661 (1963)。
- (9) 一九六〇年代には、strict locality rule に対する疑問・限界が指摘され、それにプラス何らかの海事関連性のテストにより判決する下級審判決がいくつも見られる。以下に、その代表的なものを示しておく。
- ① McGuire v. City of N. Y., 192 F. Supp. 866 (S. D. N. Y. 1961) ——公共のビーチで遊泳中鋭利な物体で指を切断した原告がビーチの管理者をネグリジェンスで訴えたケースにつき、可航水域上での不法行為の発生は単に海事管轄権の一応の証拠 (prima facie evidence) にすぎず、「海水域で犯された不法行為のすべてが海事裁判所において救済されるのではなく、海事の特徴 (maritime character) をもった不法行為だけが海事の訴訟物となり海事管轄権の範囲に入る」と述べ、また、海事法は歴史的に非商業活動 (noncommercial activity) とは無関係であつたとも述べて、裁判管轄権を否定した。
- ② Chapman v. City of Grosse Pointe Farms, ——本件については本文(一六九頁)を参照。
- ③ Peytavin v. Government Employers Co., 453 F. 2d. 1121. (5th Cir. 1972) ——フェリーに乗るためのチケットを購入しようとして浮ポイント上に駐車中、被告の車に衝突され負傷した原告の訴につき、第五巡回区連邦控訴裁判所は、海事でないと請求を却下したが、ここで第五巡回区は、「場所」(locality) は海事管轄権の決定に当り考慮すべき多くの要素の一つにすぎないとし、他の要件としては、当事者の行為、侵害の原因、損害の種類などであるとした(本件は、翌年の Kelly v. Smith 判決の基礎となつた判決である)。
- (10) Case Comment, VAND. L. REV. (1974) at 353.
- (11) Calamari, The Wack of Executive Jet-A Major Wave or a Minor Ripple, 4 MARITIME LAWYER at 77, (1979). カラマリ教授(当時セントジョーンズ大教授)は、Executive Jet の最高裁が第六巡回区が Chapman 判決で述べた「関連性は、不法行為と可航水域上での海事サービス、航行または商業との間に存在しなければならぬ」としたリーディングを借用し、そこで「または (or)」

という語が使われている点を重要視する。

(12) 第五巡回区は、海事関連性を決定する四つのファクターを本件に適用して次のようにいう。曰く、(i)被害者は船舶の安全な航行に関する最高責任者たるパイロットである(ii)乗物のタイプは伝統的な船の機能である可航水域で輸送の用途に供されるボートであった(iii)権利侵害の手段である銃は「一切の海事関連性を排斥するほど本質的に土地固有のものでない」(iv)本件に海事管轄権を認めても海事法の役割を損わない、と。加えて、第五巡回区は、「連邦裁判所の海事管轄権は法の統一という重大な国家利益および水上輸送の危険にさらされる者の救済に由来するものであり」、それ故に、連邦裁判所は、政策の問題として、海商に対して潜在的危険を提供するあらゆる不法行為に対して管轄権を行使すべきであると力説する。485 F.2d. at. 526. なお、本件にはこの事件につき州法を排除するほどの連邦の利益を認め難いとする *Mogan* 判事の反対意見があるが、この少数意見も、多数意見が海事であるためには不法行為が伝統的の海事活動と重大な関連性を持ちかつ可航水域上で発生することが要件であるとする、およびその四面テストについては同意している。(ibid at. 526-27).

### (3) プレジャーボートへの適用拡張——*Foremost Insurance Co. v. Richardson* (1982) 事件

連邦海事管轄権が、そもそもはアメリカの商船活動の保護の必要に発し、海商に関する法制度の統一に資するものであることは、歴史に照して明らかである。しかし、今世紀における連邦裁判所には、そうした伝統的な海商事件のみならず、たとえば、遊泳者とジェットスキーやサーフボードとの接触事故とか、デッキの棧橋から浅瀬へのダイビング事故、はては海水浴場での指の切断事故といった本来連邦海事管轄権が目的としたところとほとんど関係がないと思えるような事案までもが持ち込まれ、審理を求められているのが現実である。

特に、今世紀後半に入り、アメリカの家族の余暇利用のスタイルが変化をみせ、俄にボータイングブームが出現して、ヨット、モーターボート、フィッシングボート等々いわゆるプレジャーボート (pleasure boat) が急増し(一九七〇年代後半には一千万台に達し、一九八〇年代後半には一、四〇〇万台と大幅に増加している)、それに比例するかたちで、そうしたプレジャーボートの衝突、爆発等の事故をはじめ、スキュービング、パラセーリング、フィッシング

に関わる事故が増大し、民事訴訟事件が急激に増加するに及び、そうした新しいタイプの船の活動が、そもそも商船海運のニーズに應えるべく憲法承認された海事裁判権の範疇におさまるものかどうかが重大な問題となるに至った。

かかる新たな海事現象を前にして、伝統的な *Locality* テストはもとより、それに対応すべく創造された、*maritime nexus* テストについても、果してそれが関係船舶のすべてがプレジャーボートであるというタイプの不法行為訴訟にも十分適用しうるテストであるかという問題を突き付けられることになる。そして、遂に、連邦最高裁判所は、一九八二年の *Foremost Insurance Co. v. Richardson*, 457 U. S. 668 (1982) 事件において、可航水域上で発生した二隻のプレジャーボート同士の衝突事件につき伝統的な海事活動の関連性を承認して海事管轄権の適用を肯定し、続いて一九九〇年には、*Sisson v. Ruby*, 110 S. Ct. 2892 (1990) 事件において、マリナーにて係留入渠中のヨットの火災事件について、「航行」が伝統的の海事活動の要件とされるとした原告の主張を非斥して、やはり海事管轄権を承認するのである。

そこで、以下では、*Executive Jet* 判決以後、最高裁判決によって示された「伝統的の海事活動の関連性」要件をめぐり連邦下級審裁判所の間に存在していた法解釈上の混乱を解決すべく上訴令状を受理した、*Foremost Insurance Co. v. Richardson* 事件判決についてまず考察をし、次いで節を改めたうえで、合衆国最高裁のもっとも新しい判決である *Sisson v. Ruby* 事件判決について、考察していくことにしよう。

#### 1 Foremost 事件

一九八二年の連邦最高裁判決 *Foremost* 事件について、その事実から紹介すれば、次の通りである。

ルイジアナ州にある *Amite River* (商業輸送用の可航河川である) を走行中の二隻の小型プレジャーボート(水上スキーヤーを牽引した船とスポーツフィッシングに供されていた船) が衝突し、乗客 (*Clyde Richardson*) 一名が死亡した。遺

族（リチャードソン氏の妻・子供）は、本件の衝突事故は相手船の運転上の過失により惹起されたとし、運航者（Shirley Eliser）に対し、28 U. S. C. 1333 (1)の海事条項に従いルイジアナ中央部地区連邦地方裁判所に対して損害賠償請求訴訟を提起した。また、遺族は、被告Eliserの保険者であるForemost Insurance Co. および故人が乗船していたボートの運航者JunとAllenを共同被告人として、同連邦地方裁判所に対して不法生命侵害訴訟を提起した。

第一審裁判所は、判例・学説を検討したうえ、「海事」（in admiralty）と認められるには可航水域上で発生した不法行為につき何らかの伝統的な海事活動の関連性——商業的な海事活動（commercial maritime activity）はこの関連性を満足させる——がなければならず、本件のプレジャーボート同士の衝突はそうした商業活動が絡まないとして、結局、事物裁判権（subject jurisdiction）の欠缺を理由に原告の申立を棄却した。

第五巡回区連邦控訴裁判所は、法廷多数意見をもって原審判決を破棄差戻し、二隻のボートは、それらが意図していた用途・規模・活動の如何にかかわらず、船同士が可航水域上で衝突するといった場合には伝統的な海事活動に従事していたといえるとして海事管轄権の適用ありと判決した。クラーク（Clark）判事による第五巡回区の法廷意見は、本件には、Executive Jet および当裁判所における Kelly v. Smith, Peytavin v. Government Employee Ins. Co. の三判例が支配するとし、これらの先例によって確立された海事不法行為の裁判管轄権が、locality 要件とともに「不法行為と伝統的な海事活動との密接な関連性」を要件とするという点については原審と同一意見であるとするが、しかし、先例はまた、そういう伝統的な海事活動が商業に限られるとはせず、むしろ伝統的な海事活動が「商業的な海事活動」だけをいうとの論理をきっぱり拒絶しているから、この点で原審判決と意見を異にするとする。そして、第五巡回区は、本件において海事管轄権は、一つに、可航水域を航行するすべてのボートについてその規模、目的、活動に関係なく、同一の「海上交通規則」（rule of the road）が適用されることが正しいこと、二つに、プレジャーボートに対し

海事管轄権が適用されないことになれば訴訟当事者や裁判所に海事管轄権について「不確実性」(uncertainty)を呼び込むことになること、の理由から承認することができないと判示した。

合衆国最高裁判所は、一九八一年、Executive Jet 判決の理解をめぐって連邦下級審裁判所間に存在している混乱を解決すべく裁量上訴を承認した。

マーシャル裁判官以下ブレナン、ホワイト、ブラックマン、スティーヴンズの五名の裁判官による連邦最高裁の多数意見は、原審判決を支持し、最高裁として、初めて、連邦海事裁判権にあたるためには海事不法行為の発生の場所とともに伝統的の海事活動との密接な関連性が必要条件である旨の判決を下した。一方、パウエル裁判官(バーガー首席裁判官、レーンクイスト、オコナの各裁判官が同調)は反対意見。

最高裁は、本件の争点である上告人は連邦海事管轄権の主張にあたり、「場所および関係」(situs and nexus)について証明することのほか、船舶が「商業的」(commercial)な海事活動に関係することについても証明しなければならぬ。いかにつき、まず、原審裁判所が Executive Jet 判決の「伝統的な海事活動の関連性」のテストを非航空機不法行為に対して拡張適用した点は「公正な解釈」であったとすうえで、本件で問題となっている不法行為は可航水域上の過失ある船舶の運航であるから海事管轄権を承認する伝統的の海事活動と十分な関連性があるとした。次いで、最高裁は、問題の「海事」とされるためには不法行為が「商業的の海事活動」と直接に関連しまたは影響を与えることが必要かどうかという核心的問題について、「海事管轄権の主たる目的が海商 (maritime commerce) の保護であることは明白であるが、……海商の保護に関する連邦の権益は、もしそれが海事管轄権が現実に商業的な活動に従事する者だけに限定されるというのであれば適切に供与されえない。この連邦の権益は、可航水域上のすべての船舶の運航者が統一的な行為規範により規律されることによって擁護されることである。かかる連邦の権益について幅を認めないこと



は、海商における非商業的な海事活動の潜在的な影響というものを無視するものである」と述べて、海事活動は「商業」に関連しなければならぬとするパウエル裁判官の考え方に對し、そのような主張は、「商業的」な活動と関連性がないのなら行動および責任を規律する統一ルールは必要でないという誤った仮定に立つものであり、またそのいう「フェデラリズム」とはその種の不法行為は州裁判所において裁判をなすべしという主張でもあると批判した。つまり、最高裁の多数意見は、伝統的な海事活動を厳格な「商業」ルールの見地から定義することは、例えばビジネスと娯楽の両方に供される船舶が衝突事故を起したような場合に船主の責任は事故発生時における船舶の使用がそのいずれであつたかという偶然の事情 (fortuitous circumstances) により左右されるという矛盾を生ずることになるとし、海商のスムーズな流れはすべての船舶運航者が同一の義務と責任に服する場合に促進され、厳格な商業のルールの適用はこの流れを阻害するとする。そして、さらに最高裁の多数意見は、海事管轄権を可航水域上で活動するすべての船舶に及ぼすべしとする自らの考え方は、連邦議会が航行活動の分野につき制定している一連の制定法規とも一致するとする。すなわち、(イ) U.S.C. §33が、海運や海上運送法との関連で、「船 (vessel)」の概念をそれらが商業活動に従事しているか否かに関係なく、一切のウォーター・クラフトを包含するものとしていること (ロ) 連邦の海上衝突予防法 (Rules of the Road) は、停止していると輸送中であると、またプレジャーボートか商業船かを問わず、可航水域上にある一切の船舶の衝突の防止を目的としていること (ハ) Extension of Admiralty Jurisdiction Act は、船舶が事故時に従事していた活動の種類に関係なく可航水域上にある船舶を原因として発生した陸上での一切の損害または権利侵害に対して海事管轄権を適用することとしていること (ニ) 一九四〇年モーターボート法 (46 U.S.C. §526) は、一切の船舶の安全と運航基準に適用されるものとされていること、などである、とする。

以上のような理由から、最高裁の多数意見は、可航水域上での二隻のプレジャーボート間の衝突につき主張される

請求が連邦海事管轄権の範囲にあるとの結論に到達した。

以上に対し、パウエル裁判官ほか三名の反対意見は、多数意見がフェデラリズム（連邦権限の州分散）の原理に違背し、またそれが Executive Jet 事件で明らかにされた諸原則とも矛盾するとして、多数意見に対して強く反対する。

まず、パウエル裁判官による少数意見は、フェデラリズム問題こそが本件の最重要点であるとしたうえで、多数意見が可航水域上の法統一の必要性を認め、かつそうした法規範の統一が単一の海事管轄権を求めるとする考え方を謬見と極め付けて、<sup>(13)</sup>多数意見は「連邦海事管轄権の拡大が実体的な——かつ優先権のある——連邦海事法の適用を伴うという事実を無視するものである」とし、第一かかるプレジャーボート（それは新しい海事現象であり、憲法起草者も予想しなかったものである）の不法行為事件を解決することについて連邦はほとんど利益がないとする。また、州裁判所は連邦法を執行する権能と義務があり（しかし、法廷意見は州裁判所がこの種の水上交通に対し州法も連邦法も適用する権能がないことについて説明していない）、かつ最高裁は、必要とあらば連邦法の重要問題が正しく解決されるべく州裁判所の判決を再審理することも用意されているのであるから、州の利益や州裁判所の裁判管轄権を犠牲にしてまで連邦裁判管轄権の範囲を拡大することは不条理極まりない、と強く批判する。

次に、パウエル裁判官の少数意見は、「海事法は数世紀の歴史を有し、それは初めから船乗り業（seafaring）の商業的な活動の諸問題に関する特殊な法分野であるから、ボートの運営に商業活動の様相がなければ「伝統的な海事活動」に関係するとはいえないとして、本件の如きプレジャーボート同士の衝突事件の場合には、事故と「伝統的な海事活動」との間に何らの関連性もないとする。したがって、多数意見が、「可航水域上のボート間には衝突について潜在する破壊的なインパクトが海商と密接な関係を創造する」として海事管轄権の行使を正当化するのは、Executive Jet 判決の論理に矛盾し、先例を無視することになるとする。

また、パウエル裁判官による少数意見からの批判は、多数意見が自説を補強すべく揚げた連邦制定法についても向けられ、特に Admiralty Extension Act は可航水域上の船舶が惹起した陸上の構築物に対する損害に対して海事管轄権を適用拡張したもので、決してプレジャーボートに関して海事裁判権を適用拡張したわけではないと、多数意見の同法に対する解釈の誤りを指摘する。

## 2 分析——その後の判例展開

Foremost 判決は、今世紀の新しい海事現象であるプレジャーボート・ブームを背景に、急激に増大するプレジャーボートの人身事故訴訟との関連で争われる海事管轄権の問題について、(1) 国家の可航水域上の船舶に対し統一な行為規範を適用することが国益および海商保護のうえで必要であること (2) 可航水域上の船舶衝突は潜在的に海商を混乱・破壊させること (3) 海事管轄権を船舶の商業的な性格に基づかせることは不確実性を持ち込むことになること、を根拠に、Executive Jet 判決が示した「伝統的・海事関連性」のテストを再確認しつつ「海商への潜在的危険」の要件を付加して、その法原則の適用範囲は単に航空機の不法行為に限定されず一切の海事不法行為に及びうると拡大解釈したほか、さらに海事管轄権を非商業的・海事活動すなわち非商業船舶に関わる不法行為についてまで拡大した。

しかして、こうした連邦最高裁判決(多数意見)に対しては、アメリカの学説が敏感に反応し、<sup>(14)</sup> 論評の傾向としては、若干の賛成意見<sup>(15)</sup>があったものの、大多数は、最高裁の判決に対して消極的、批判的な意見で固まっている。いま、これらケース・コメンテーターの反対意見を、Foremost の法廷多数意見の理由とするところと対比させて要約すれば、以下の通りである。

まず、連邦裁判所に海事管轄権を付与することが海上危険に遭遇する者に対して統一の行為規範を適用するうえで必要であり、かつ海商の保護促進の要請でもある点に対しては、パウエル判事の少数意見の指摘と同様にそう

したことは何も連邦裁判所に限らずとも州裁判所によっても容易にできることであるとされる。<sup>(16)</sup>

次に、可航水域における二船舶の衝突は海商に対し潜在的な妨害となるとする点に対しては、そもそも可航水域における事故の大半は海商活動に対し潜在的に破壊的影響を与えるものであるから、最高裁は二隻のプレジャーボートの衝突事件の場合につき判決しているが、この判決の効力は一隻のボートの事故についても及ぶことになり（このことは、最高裁が Executive Jet 判決を公正に解釈している事件として引用する Kelly v. Smith (5th Cir. 1973) が一隻のボートの事件であることや、最高裁があらゆる航行につき適用される統一ルールの必要性を強調することからも裏付けられる）、結局は、パウエル判事の少数意見にも指摘される通り、Executive Jet 判決で拒否された strict locality ルールを蘇生させることになる、と批判される。<sup>(17)</sup> そして、もし海事管轄権を船舶の商業的な性格の判断に基づかせるとすれば困難な事実認定の問題を抱え込むことになるとの危惧については、これまでの連邦裁判所や州裁判所による海事管轄権判決に照せば、娯楽目的か商業目的かの判断は決して困難とは思えないとも反論される。<sup>(18)</sup>

以上のほかにも、プレジャーボートディングは最近の現象であるから憲法起草者達は連邦海事管轄権を小型プレジャーボートの活動に適用することなど予想していなかったこととか、連邦海事法は商業の関係する紛争を解決すべく形成されたが故にプレジャーボート事故への適用は海事管轄権の歴史的な目的に適さないこと、などの批判がある。<sup>(19)</sup>

さて、それでは Foremost 判決以後、Sisson 判決が出るまでの一九八〇年代における連邦下級審裁判所は、この新しいテストをどのように受け止め、あるいは発展させていくのであろうか。やはりプレジャーボート関連の事件に限定しかつ連邦控訴裁判所レベルで動向を追ってみるに、そこには、この時代の判例の一つの特徴として、可航水域上のプレジャーボート同士の衝突事故ないしプレジャーボートと他の構造物ないし人（乗船者・遊泳者など）との接触事故につき、航行上の過失 (navigational error ; negligent navigation) ないし過失ある船舶の連航 (negligent operation

of a vessel) を伝統的な海事活動に密接な関連性のあるものとし海事管轄権の適用を肯定するという論法が認められるのである。このように、この時代、連邦裁判所が「船の運航」や「航行」といったファクターに着目した背景としては、関係船舶のすべてがプレジャーボートというケースについて海事管轄権を大雑把に肯定した Foremost の最高裁が、「本件における『不法行為』が可航水域上での船の過失ある運航 (negligent operation of a vessel) を絡むものであるが故に、海事管轄権を認めうる伝統的な海事活動との密接な関係」についてそうした活動の最も基本的なものが船の航行権の最大の焦点である「伝統的な海事活動との密接な関係」についてそうした活動の最も基本的なものが船の航行 (navigation of a vessel) であるとしていたことが考えられる。<sup>(20)</sup> しかしてこうした「航行過失」テストを用いてこの時代のアメリカ判例の展開をリードした裁判所が、第四巡回区連邦控訴裁判所である。

第四巡回区は、すでに述べたように Foremost 事件以前に純粹な locality テストを放棄していたが、Foremost 事件後、最初に同裁判所にかかったプレジャーボート事故である Oliver v. Hardesty, 745 F. 2d 317 (4th Cir. 1984) において、可航水域で水上そりから降り水中にてピックアップ待ちしていたところスキーヤーを曳いて航走していた別のプレジャーボートにぶつけられ負傷した遊泳者がボートの運転者を相手に起こした争訟につき、七〇年代の Richards v. Blake Builders Supply Inc. (前掲) およびこれを踏まえた Foremost 判決を引き、「本件に海事管轄権を適用できるかを決定するにあたっては、プレジャーボートの航行が関わっていたことが強調されるべきであり」、その意味で、プレジャーボートが他の船と接触したか人の身体に接触したかの点、あるいは被害者が船内にいたか水中にいたかの議論は関係がないと述べて、他の巡回区によって支持された「航行過失」テストに追随する意見を固め、その後、一九八五年の Hogan v. Overman, 767 F. 2d 1093 (4th Cir. 1985) においては、曳船の運転者の過失で受傷した水上スキーヤーによる損害賠償請求事件につき、かつて同類の事案である Crosson v. Vance (1973) (前掲) において海事管轄

権を否定的に解釈していた第四巡回区は、先の判決の論理は *Foremost* 判決においては継承されていないとし（けだし、*Foremost* 判決は *Executive Jet* における判決文をそのまま引用し、そこで *Executive Jet* の中で列挙されていた他の事件を包含させているが、水上スキーヤーの事件（*King v. Testerman* 事件）はそのからオミットされているからである）、また、*Foremost* 判決は、不法行為が伝統的の海事に係属したかどうかを重視し、かつ最も基本的な海事活動は船の航行であることをはっきりさせた判決であるとして、可航水域でのプレジャーボートの過失ある航行に起因した不法行為は海事であるとのテストを適用し海事管轄権を承認した。

次に、第四巡回区とならび、この八〇年代の判例の展開として注目されるものに、第六巡回区と第一巡回区の動きがある。この二つの巡回区は、先の七〇年代の中でプレジャーボート事件の海事管轄権問題が俎上にのぼらなかった数少ない巡回区であったが、第六巡回区の場合は一九八三年の *Finesseth v. Carter*, 712 F. 2d 1041 (6th Cir. 1983) により、また第一巡回区の場合は一九八四年の *Medina v. Perez*, 733 F. 2d 170 (1st Cir. 1984), *cert. denied*, 469 U. S. 1106 (1985) び、ようやくこの種の法律問題を審理する機会に恵まれた。

第六巡回区の *Finesseth v. Carter* 事件は、ダム建設によってできた Dale Hollow 湖において父親と息子がプレジャーボートを運転中、他のプレジャーボートと衝突し死亡した事故につき、遺族（妻）が海事管轄と州籍の相違に基づいて損害賠償を請求した事件である。原審のケンタッキー連邦地裁は、事故当時本件の湖には七十一カ所の商業用マリナーが営業し、プレジャーボートだけが航行していたが、現に商業交通路としての使用はなく、航行不可能であったとして海事裁判権を否定した。第六巡回区連邦控訴裁判所は、*Foremost* 判決は可航水域上の二隻のプレジャーボートの衝突に対し海事管轄権を適用しており、同判決は伝統的の海事活動が商業の性質でなければならぬとしておらず、またかつて最高裁は海事管轄権との関係で、可航性の存在は湖や川が現在州際公道として使用されている場

合だけだとはしていないとして、本件の唯一の争点である問題の不法行為が可航水域上で発生したかどうかにつき、本件の湖は、現在はケンタッキーとテネシーの二州を跨ぐ通商路として使用されていないが、かつては大型のプレジャークラフトが使用されて二州間の通商や旅行を維持させていたが故に、Foremost判決の最高裁が指摘した広い連邦の利益が存在し、また最高裁のいう連邦海事管轄権適用の要件である航行可能性(navigability)があると判決した。

一方、第一巡回区の *Medina v. Perez* 事件は、プエルト・リコの公共海水浴場の沖合一二〇フィート附近で遊泳中の原告が舷外に推進器を取り付けた小型プレジャーボートにぶつけられ負傷した事故につきボートの運転者に対し損害賠償を請求したところ、相手が海事管轄権の欠缺を理由に請求棄却を申立ててきた事件において、第一巡回区は、原審(プエルト・リコ地裁)が、第四巡回区の二件の判決(*Crosson v. Vance*; *Richards v. Blake Builders Supply Inc.*)に依拠して、船上の人(客)の負傷と船外の人(遊泳者)の負傷を峻別し、後者について海事管轄権は存在しないものとした判決を破棄し、何はともあれ Foremost 判決は、不法行為が「伝統的航海活動」に関連していたかどうかに関心を併せ、しかもそうした活動の最も基本的なものが船舶の航行であることを明らかにしている訳であり、となれば、本件で主張される不法行為は過失ある航行であるし、また本件の行為者は船舶であるのであるから、「被告のボートが非商業という理由で排除されないとすれば、原告(遊泳者)が可航水域の上にいるというよりはむしろ水中にいたことなどはどうでもよいことである」と判示して、海事管轄権を認めた。

なお、以上の巡回区のほかにも、*Sisson v. Ruby* 事件の二審を担当した第七巡回区が、連邦下級審裁判所の傾向は航行過失の存在に焦点を合せている点を指摘しているが(867 F.2d 341 (7th Cir. 1989))、これについては後述する(本稿一九九頁註(22)参照)。また、*Sisson v. Ruby* 事件の名が上ったところで、もう一つ、この八〇年代の判例の特徴をあげれば、プレジャーボートが絡む船主責任制限事件において、申立人から一八五二年船主責任制限法は独自に海事

管轄権を創造するが故に請求が特に「海事の関連性」を有することは必要でないとする新たな主張がなされる中で、「海事関連性」テストを確認する判決が連続して現われることである。この動きの詳細は別稿<sup>(21)</sup>に譲るとして、*Sisson v. Ruby* の控訴審判決以外で一例をあげるとすれば、第十一巡回区による *Levis at Carters, Inc. v. Huckins Yacht Corp.*, 871 F. 2d 1046 (11th Cir. 1989) が、修繕待ちのヨットの火災によりマリーナの塗装施設・格納中の他のヨットが焼失するという *Sisson* 事件と実によく似た事件において、ヨットの所有者が主張した船主責任制限法は別個に独立の海事裁判権を創造するが故に伝統的の海事活動に関係がなくとも責任制限の請求が認められるべきであるとの申立理由を却下し、近年の連邦最高裁判決 (*Executive Jet; Foremost*) および第五巡回区の *Kelly v. Smith* 判決が海事管轄権の判断につき新しい「海事の関連性」を要件としていることを指摘したうえで、請求事由と伝統的の海事活動との重大な関連性がなければ海事管轄権を主張できない旨判決している。

かくして、*Foremost* 判決は、「*Executive Jet* 判決でいう「伝統的の海事活動」(traditional maritime activity) を商業活動だけを意味するとする狭隘な考え方を拒否し、同時にまた海事管轄権認定の焦点は疑うべくもなく「海商」の保護にあり、海商に対する「潜在的危険」こそが最大のファクターであるとも述べて、非商業船舶が関わる不法行為についても海事管轄権の適用を拡げたが、ただ、*Foremost* 判決は、航走中の船舶の衝突事件としてそこでの船舶が二隻とも事故時に航行中であったことは明らかであるから、*Foremost* 判決後、残された唯一の未解決の問題は、事故発生時に「航行」をしていない非商業船舶に関わる海事不法行為に対しても海事管轄権が適用されるかどうかであった。そして、これについても積極的に解答したのが、*Sisson v. Ruby* 事件である。

(13) パウエル判事は次のようにいう。「連邦議会は、丁度陸上の交通についてルールを定めたように」(23 U. S. Code, sec. 154—毎時五マイルの速度制限)、海上の交通を規律するルールを定めたのである。未だかつて誰ひとりとして自動車交通のカオスを防ぐ



ために連邦裁判管轄権が必要だと言ったり、または連邦裁判所だけが自動車事故の事件を審理できると言ったりする者はいないのである (1982 A. M. C. at 2264)』。

(14) Foremost事件のケースコメントとしては、以下のものがある。

Nicholas J. Healy, (1984) LMCLQ, at 607, Phora Mahony, 13 J. Mar. L. & Com. 537 (1982), Patricia Ann Green, 6 MARITIME LAWYER, 107 (1981), J. Carter Thompson, Jr., 52 MISS. L. J., 941 (1982), Robert M. Jarvis, 19 GOR. L. REV., 265 (1983/1984), Clara Jeanne Barma, 8 THURGOOD MARSHALL L. REV., 196 (1983), Phyllis D. Carnilla=Michael P. Drzal, 59 WASH. L. REV., 1 (1983), Richard J. Arsenault=Richard W. Beard, TRIAL Oct. 1982, 67, Case Comment, 7 SUFFOLK TRANSNAT. L. J., 71 (1983), Case Comment, 37 ARK. L. REV., 457 (1984).

(15) Foremost判決のコメントイターでこの判決に諸手をあげ賛成する者は見当たらないが、その結論を支持する者は若干見受けられる。例えば、米国海法会の重鎮ヒューリー教授は、本判決の分析方法には不満であるが、結論は妥当であり、逆の法準則はアメリカの海事法を混乱させることになるとする。Healy, op. cit., at 608.

またマホニーは、新しい locality plus テストは適用に際して不確定要素が生じてこようが、しかし、本判決は海事社会のニーズに役立ちうるという。Phora Mahony, op. cit., at 538.

アルゼナウルトリベアードは、本判決はジェットスキー、サーフボード事故、パラセイラーなどが絡んだ事故についてなお問題を残すものの、しかし本判決はプレジャーボート事故の裁判管轄権問題に関する重要な指針を提供する判決であるとする。Arsenault=Beard, op. cit., at 71.

(16) Carnilla=Drzal, op. cit., pp. 6-7, Thompson, op. cit., at 953, Charles H. Livaudais, Jr., Cruising into Federal Court: The Availability of Federal Admiralty Jurisdiction for Pleasure Craft Tort Cases after Foremost Insurance Co. v. Richardson, 12 TUL. MAR. L. J. at 358 (1988). 例えば、カーニラドールザル論文は、パウエル判事の言葉を引用した後に続けて、次のように連邦の裁判権の必要性を説く。曰く、「すべての自動車や右側通行し、あるいはスクールゾーンではスピードを落とすように命じられているが、こうしたことは連邦裁判所が強制をしているわけではない。また船舶の安全や航行に関して定めた連邦制定法がすべての船舶に対して適用されるものでないという事実も海事事項の統一の必要がないことを明らかにするものである。船舶検査について定める法律は、船の仕事、推進力、サイズ、活動場所などに従って適用を制限しており、そうした船舶検査は三〇〇ト

ンを超える船かまたは蒸気機関で推進しかつ艇長四〇フィート以上の船を除きプレジャークラフトには適用されない。……要するに、船舶および水上の行動における連邦の利益はあらゆる目的のためにすべての船舶について拡張されるわけではなく、特別に水路の統一的行動につき連邦の利益を推進する必要がある場合に限りプレジャークラフトに対しても拡張されるのである。最高裁判決は、そうした必要性について説明を尽くしていない」とする。

- (17) Green, op. cit., at 118, Thompson, op. cit., at 954.  
 (18) Thompson, op. cit., at 954.  
 (19) Thompson, op. cit., pp. 954-955, Livaudais, op. cit., pp. 358-359.  
 (20) Foremost の最高裁 (多数意見) は、「もしも海事管轄権が実際に海商活動に従事している者に限定されることになれば、海商の保護という連邦の利益は適切に供給されえないことになる。この利益は可航水域上のすべての船舶の運航が統一的な行為規範に服せしめられる場合にのみ完全に守られるのである。この連邦の利益の広さを認めようとしないことは海商に関する非商業的な海事活動の潜在的効果を無視することである (457 U. S. 674-75)」と述べて、海事管轄権の最大の焦点が海商の保護であるとする最高裁の多数意見は、可航水域上のプレジャーボート間の衝突に対する海事管轄権承認の唯一の制約として潜在的な海商への危険 (potential hazard to maritime commerce) を強調したうえで、さらに判決脚註にて、「海商を混乱させるような可航水域上における事故がすべて連邦海事管轄権を支持されるというものではない。ただ、この海商に対する潜在的な危険が、まさに本件における船の航行がそうであるように、伝統的な海事活動に対する実質的な関連性のある活動から発生する場合には、海事管轄権が適切である (457 U. S. 675 n. 5)」と述べている。  
 (21) 重田晴生・アメリカ船主責任制限制度の研究 (一九九一年) 一八二頁以下、特に一九八一—二〇一頁。

### III Sisson v. Ruby (1990) 事件

一九八五年九月二四日、ミシガン湖の可航水域にある私有のマリーナに係留中の Everett Sisson (原告・控訴人・上告人) 所有のプレジャーヨット (Ultorian 号、艇長五六フィート) から火災が発生し、同艇を焼失させたほかマリーナの

施設および附近に停泊中のボート数隻に甚大な損害を与えた。申立によれば、火災の原因はヨットに設置されていた乾燥機付洗濯機の欠陥であったとされた。この火災事故により罹災した他船およびマリーナの損害額は合計二七万五千ドルと見積られ、一方、Utorian号の事故後の船価は八〇〇ドル足らずであった。

Sisson (ヨット所有者) は、イリノイ州北地区連邦地方裁判所に対し、合衆国法典二八編一三三三条(1)項による事物裁判権ありとし、連邦船主責任制限法 (46 U. S. C. 181-189) の第一八三条(a)により事故後の Utorian 号の船価 (八〇〇ドル) による責任制限を求めて訴を提起したところ、地裁は、事物裁判権を欠缺するとして申立を却下した<sup>(22)</sup> (633 F. Supp. 858)。そこで原告は、同地裁に対し、船主責任制限法は独自の事物裁判権を創造しているとの新理論を持ち出し再審理を申立てたが、これも却下された<sup>(23)</sup> (668 F. Supp. 1196)。右判決を不服として原告が控訴したが、第七巡回区連邦控訴裁判所は、これまた合衆国法典二八編一三三三条(1)項および船主責任制限法ともに事物裁判権の根拠を規定していないとして原審判決を確認した (867 F. 2d 341)。

第七巡回区 (Richard B. Cudahy 判事) は、まず、連邦裁判所は問題となる不法行為が海事の場所性 (locality) および伝統的な海事活動との関連性の要件が満足されないかぎり海事裁判権を行使できないとしたうえで、本件の不法行為 (マリーナに係留された船舶で起きた火災) は、場所性テストは満足させるものの、「伝統的な海事活動」との密接な関連性という点で、本件のように関係の船舶がすべて非商業的なプレジャーボートである場合には、航行 (navigation) が絡まないかぎり nexus テストを満足させることはできないとし (第七巡回区は、そうした伝統的な海事活動に関する解釈が狭小であることを認めながらも、Foremost 事件判決が「航行と船舶活動」について繰り返し述べている点を根拠に自らの判決を正当化している)、海事管轄権はないとした。

次いで、第七巡回区は、一九一一年の連邦最高裁判決 Richardson v. Harmon 事件 (本件は、ルイジアナ州の入江で

橋梁と衝突した船舶の所有者から申立てられた責任制限の訴に対し、一八五一年船主責任制限法は非海事の不法行為に関する責任制限をも容認していると判示した事件である)を根拠に、船主責任制限法は独自の海事裁判権を創造しているとする原告の主張に「*Yes*」、Richardson 判決は「*Extension of Admiralty Jurisdiction Act*」の制定(一九四八年)や Executive Jet 判決(一九七一年)によって海事不法行為裁判管轄権に関する nexus 要件が確定される以前に海事裁判管轄権の新テストを採用してしまった判決であること、および、その当時に裁判所を鼓舞したニーズは今日では存在しないこと、を理由に、Richardson 判決の踏襲を拒否し、原告の主張を却下した。そこで原告は、第一に、本件の不法行為(マリナーナにおける火災)が海事不法行為裁判管轄権に関する nexus 要件を充足するかどうか、第二に、船主責任制限法は独自の事物裁判権を規定するかどうか、の二点につき合衆国最高裁判所の判断を仰ぐべく上告の手続きをとった(一九九〇年一月二二日裁量上訴令状受理)。

一九九〇年六月二五日、合衆国最高裁判所は、九対〇の法廷多数意見(マーシャル判事が起案した意見に、レーンクイスト、ブレナン、ブラックマン、ステイブンス、オコナ、ケネディの六名の判事が同調、スカリア判事の同意意見にホワイト判事が同調)として、本件の不法行為は、「Executive Jet 判決」および Foremost 判決において確立された海事関連性のテストを満足し、よって海事裁判権および実体法の適用が承認される旨判示し、原審に対して Sisson の責任制限の請求事項についてさらに審理を尽くすよう命じた(したがって、最高裁は、船主責任制限法が独自の海事管轄権を規定するものかどうかの問題については論及の必要がないとした)。

マーシャル判事による連邦最高裁の判決は、まず最初に、「The Plymouth (1866) 判決に始まるいわゆる strict locality rule」による連邦海事管轄権の歴史的沿革を素描し、別けて近年の Executive Jet 判決および Foremost 判決における strict locality rule からの離脱について考察の焦点をあて、この分析の結果、Foremost 判決は Executive Jet 判

決において確立された nexus テストを航空機の不法行為という枠を越えて正当に拡張適用したが、同判決は海事管轄権が適用されるには、訴訟の当事者が必ずしも現実に商業活動に従事していることは必要でないと述べており、同法廷が判決の脚註にて「海商を破壊するような可航水域上の事故のすべてが連邦海事管轄権を承認されるわけではなく、海商に対する潜在危険が伝統的・海事活動と実質的な関連性を有する活動から発生した場合にそうした海事管轄権が承認される (457 U. S. at 675 n. 5)」と述べている部分が nexus テストに関する定理であるとする。そして、そうした Foremost の法廷意見を根拠にしながら、商業活動を包含しない事案において海事管轄権の審理を行なう場合には、第一に、「海商に対する潜在的危険」(potential hazard to maritime commerce) が存在すること、第二に、問題の不法行為が「伝統的・海事活動と実質的に関連する」といいうる活動」から生じたこと、の二つの要件が充足されねばならないとし、それぞれにつき以下のように述べる。

まず、被上告人(マリナー施設の所有者等)が、本件の場合には火災が発生した時に商業船は存在しなかったのであるから火災の海商に関するインパクトは極めて小さく、海事管轄権を認めるに不十分であると主張したのに応え、「そうした主張は当裁判所の審理の本質を誤解するものである。われわれは係争の事故の一般的な特徴 (general nature of the occurrence) を検討することによって一定種類の事故の潜在的影響を判断するのである。裁判管轄権の審理は Sison が所有する船舶火災の海商に対する現実の影響に向けられるのではないし、……その火災の原因であるとか、マリナーでのヨットの位置といった本件の出来事の特異な諸事実に向けられるものでもない。むしろその逆で、裁判所は、事故の一般的な特徴を考慮してそうした出来事が商業活動を破壊するおそれがあるかどうかを決定しなければならぬ。ここにいう「一般的特徴」とは、本件では可航水域上のマリナーに係留された船舶上の火災のことであって、それは海商活動の潜在的な破壊的效果 (potentially disruptive impact on maritime commerce) の要件を明らかに満足さ

せるのである (at 2896)』とする。

要するに、マーシャル法廷は、火災は商船が遭遇する最も重大な危険の一つであるという仮定に立って、海事管轄権の認定が保障されるには違法な活動が現実には海商に影響を及ぼすことが必要であるとする考え方を払拭して、むしろ海事裁判管轄権の審理は、当該事件の一般的な特徴を考慮してそうした活動が商業活動を破壊しそうであるかどうかを決定することから開始すべきであるとする。しかして火災の危険性を重大視するマーシャル法廷の見解をもってすれば、船舶上の火災は、たとえそれがリクレーション用のマリナーに入渠中のものであっても潜在的な海事危険であるということになり、また、Executive Jet 事件および Foremost 事件の出来事もまたかかるテストを満足しているとして、海事管轄権の認定は正当であるとされる。そしてそうした先例を根拠に、事実の特殊性、海事危険についての厳格な審理を拒否するのである。

次に、マーシャル判事による法廷意見は、Foremost 判決が海事管轄権の適用上第二の要件とした事故を生ぜしめた活動 (activity) と伝統的<sup>1)</sup>海事活動との間の実質的な関連性という側面の検討におよび、次のように述べる。

「(1)で問題となる『活動 (activity)』とは、事故の特殊な状況によって定義されるのではなく、事故が発生した一般的な行為によって定義されるのである。例えば、Executive Jet 事件にあっては活動は飛行機がエリー湖に沈んだことではなく航空一般である。……したがって、本件の場合には、Sisson がどんな『活動』に従事していたかを決定するのに火災の詳密な原因を確定する必要はない。むしろ、問題となっている活動は可航水域上のマリナーにおける船舶の保管および保守であるから、当裁判所が最終的に審理すべき問題は、可航水域のマリナーに在るボートの保管・保守が Executive Jet 事件や Foremost 事件の意味における『伝統的な海事活動と実質的関連性』があると看做されるかである。被上告人は、少なくとも非商業活動の状況の下では航行 (navigation) だけが伝統的<sup>2)</sup>海事活動に実質的に関

連したものといえるよう判断を求めるが、当法廷はそうは思わない。Foremost 事件において、当裁判所は、航行を伝統的な海事活動と実質的に関連する行為の唯一のものとして確認をしたわけではなく、航行を一つの例として確認しただけである。……さらに、航行に注目する狭量な考え方はわれわれの海事裁判管轄権のテストの根底にある国家政策にも適わない。海事管轄権を発生させる最大の利益は『海商の保護』であり、そうした利益はもし可航水域におけるすべての船舶の活動が統一的な行為規範に服することにならなければ完全に証明されるはずはないことはわれわれがすでに述べたことでもある。海事の行為および責任に関する統一規範の確立という要請は単に航行に限定されたものではなく、商業船または非商業船によって伝統的に引き受けられているその他の活動に対しても拡張されるものである。明らかに、可航水域上のマリナーでの船舶の保管およびメンテナンスは、テストの第二の側面が求める幅広い視野での『伝統的な海事活動』に関するものである (at 2897)』とする。

要するに、マーシャル法廷は、「活動」についての審理を、海商に対する潜在的危険を創造した事実の諸状況（例えば、当事者の特殊な行為、因果関係、侵害のタイプなど）に集中させて、Foremost 判決における概念（＝伝統的な海商活動に実質的関連性がある活動）より狭義の定義をする機会があったが、しかしマーシャル法廷は、そうした方法の審理を拒否し、カテゴリーカルな用語で「活動」を定義し、「可航水域上のマリナーでの船舶の保管・保守」をも活動と看做すリベラルな解釈をしたのである。

かくて、マーシャル法廷の次なる審理は、そうした意味での「活動」が伝統的な海事活動と実質的関連性を持つかの点に向けられることになる。そして、ここで法廷は、被上告人から、Foremost 判決が非商業船に対して裁判管轄権を拡張適用したのはそれらが航行に関わり合っていたからであり、関係船舶の全部が非商業船（プレジャークラフト）の場合には「航行」が必須要件であると主張されたのに応えて、「もし Foremost 事件の裁判官がそうした考え方を望む

のならそのようにはつきりと判決したであろう。……また、海商を保護することにつき連邦が有する根本的な利益は、航行という範囲を越えてすべての船舶が行為や責任につき統一的な法規範に服することを要求する」と述べ、さらに、マリナーでの入渠 (docking) の目的と必要性についても、法廷意見は、マリナーにおいて船は長期航海のために燃料や需品を入取するべく入渠するのであって、実にほとんどの海の旅は、マリナーでの船の入渠に始まり入渠に終るといえるとして、「可航水域上のマリナーに船が入渠することは、海事活動に必要な不可欠でないにせよ普通の (common) ことである。それ故、まったく航行と同じように可航水域上のマリナーでの船舶の保管およびメンテナンスは実質的に伝統的航海活動に関連するものと考える」とし、被告人の主張を拒否し、結論として控訴審判決を破棄した。

〔同意意見〕

スカリア判事 (ホワイト判事が同調) による法廷同意意見は、法廷意見の海事裁判権に関するテストの第一点、つまりヨット上の火災が海商に対する潜在的な破壊的效果を有することを要件とする点に対して、それは不必要に事物裁判権の境界線を曖昧にさせるとの理由から反対をする。つまり、スカリア、ホワイトの両判事によれば、「Executive Jet 判決、および Foremost 判決を含め当裁判所の判決から導き出される賢明なる法準則は、可航水域において通常の海事活動を行なう船舶の上で発生したすべての不法行為が連邦裁判所の海事管轄権に包含されるということである (at. 2901)」から、法廷多数意見のよういかに火災が海商活動を破壊させるものかについて長々と議論をするのは誤りである (Foremost 判決における当裁判所の見解の中に、海商に関しプレジャークラフト同士の衝突についての潜在的な破壊的效果に言及する部分があるが、かかる言及は、非商業船間の衝突という当該事件の状況に対しては海事管轄権を拡張できないという主張を論駁せんとしたものであって、決して海商に関する潜在的効果が nexus 要件の必要要素であると判示しているのではない) ばかりか、それは、nexus 要件は一律に適用せねばならないとした Foremost 判決を誤解させることにもな



る、とする。

なお、以上のように、およそ船舶が伝統的な海事活動に従事する間に可航水域上の船舶上で発生したすべての不法行為は連邦海事裁判権の範囲に入るとするスカリア判事の立場からは、本件の如く不法行為が船舶上で発生するといった場合は海事と『密接な関連性』があるから、法廷多数意見の第二のテストについては、異論はないことになる。

要するに、スカリア判事による結論同意意見は可航水域上の船舶によりなされた何も彼もが伝統的な海事活動であるとするから、そこには伝統的な海事活動に対する分析も初めから放棄され、可航水域上における船舶上で発生した不法行為に関する単純な場所性のテストに戻っているし、Foremost判決のテストである海商の潜在危険要件も無視されている。それ故に、結論同意意見のかかる広範なアプローチに対して、法廷意見からは、それはForemost判決の全裁判官一致意見に衝突し、かつ潜在的破壊要件がもつとも海商における連邦の利益を保護するという主張に衝突するとして拒絶されるのである。

(22) In re Complaint of Sisson, 663 F. Supp. 858 (N. D. Ill. 1987), *aff'd*, 867 F. 2d 341 (7th Cir. 1988), *rev'd*, 110 S. Ct. 2892 (1990). Nicholas J. Bua 判事によるイリノイ連邦地裁判決は、事物裁判権の欠缺を理由に申立を却下するだけにとどまらず、Executive Jet 判決や Foremost 判決に引き続くプレジャーボート事件の海事裁判権の展開を長々と説明する。まず、Executive Jet および Foremost による合衆国最高裁判決の二面テストを適用する連邦下級審判決が、海事管轄権を認定するに当って航行上の過失 (navigational error) の存在に焦点を合せている点を指摘し、そうした考え方の論理的根拠は、Foremost 事件において連邦最高裁判決が、プレジャーボートの所有や活動は伝統的な海事活動として認識しえないがプレジャーボートの活動が商業船を妨害する場合には海事管轄権の拡張は是認されると述べた論理に由来するものと説明する。次いで、Bua 判事は、プレジャーボート事故に対する四つの要素 (Kelly v. Smith 判決で初めて採用された) の適用について審理し、プレジャーボート事件に対する適用としては Smith v. Knowles 判決で採用されたそれらを圧縮して二つの要素にしたテストを支持し、その事物裁判権の欠缺を理由に申立を棄却した判断を正当化するにあたり、hit a tanker (船体につつかる) 理論に従えば、マリナーに欠陥のある乾燥機付洗濯機を備置したプレ

ジャーボートの停泊は、船体が損害を受けまたは遅延する確かな可能性を提出しないと述べている。

(23) *In re Complaint of Sisson*, 868 F. Supp. 1196 (N. D. Ill. 1987). イリノイ連邦地裁による再審理判決で、Bua 判事は、原告が新たな論拠により連邦裁判管轄権を主張した点に対し、再審理の申立にあたっては初めての法理論や先行の申立の係属中(pending)を通じ審理されなかった法律論争を持ち出すことは許されず、また不法行為事件の連邦海事管轄権は問題の不法行為が可航水域上の船舶に関連する活動や伝統的な海事活動と密接な関連性をもった活動の結果として発生した場合にのみ成立することは先例に照して明白であるから、原告が主張する責任制限の申立は事物裁判権を欠缺する。また、よしんば船主責任制限法により事物裁判権が規定されるとしても、同法の立法経過から法の目的が米国商船海運に対する投資の勧奨が主眼であり、プレジャーボートへの適用を意図しない法律であることは明瞭であり、判例上もそのように解釈されている、として再審理の申立を棄却した。

#### 四 エピローグ——展望

海事裁判管轄権は、海事事項に関する法の統一という重要な目標を実現する一つ的手段として極めて重要である。すでに本稿により考察したごとく、合衆国憲法は、一団の統一性を有した特別な連邦法典によって自国海運業の保護育成を図るべく、連邦裁判官に対し「一切の海事及び海事裁判権に関する事件」に関わる裁判管轄権を授与し、合衆国最高裁判所もまた、早くから、すべての可航水域に対して連邦海事管轄権を認めて、そうした統一政策に応えたのである。

しかし、特定の不法行為が連邦海事管轄権の範疇に入るかどうかの判断基準に関しては、前世紀の初頭に、彼の偉大なる法学者ストウリ判事によって打ち立てられたいわゆる“locality”テストが、優に一〇〇年を超す長い歴史の重みにも耐えて、伝統的な法準則として定着をみた後、近年には、Executive Jet, Foremost 等よび Sisson という三件の連邦最高裁判決によって“maritime nexus”テストへと発展し、現在、アメリカの連邦裁判所は、(1)事故が可航水域

で発生したこと (2) 事故が海商を潜在的に破壊すること (3) 事故が伝統的の海事活動と密接な関連性を有すること、の三つの基準を定め、これらが満足されたときに海事管轄権を行使するのである。

この度の *Sisson* 事件判決は、同じくプレジャーボートに関連して生じた不法行為を裁いた *Foremost* 判決が海事関連性のテストにつき伝統的の海事活動はただ海商活動だけを指すわけではないとした論理を受けとめたうえで、連邦海事管轄権は、一つには、事故が海商活動を破壊しそうであったかどうか、二つには、事故を生ぜしめた活動が伝統的の海事活動と実質的に関連していたか、というツーステップ・テストにより審理すべきことを明らかにした。そして、第一の海商に対する潜在危険の判断に当っては、現実の (actual) 危険よりもむしろ潜在する (potential) 危険が重要であり、また当該事件の特別な事柄というよりもむしろ係争の事故の一般的な特徴が考慮されねばならないとし、第二の海事に関連する活動については、事故の特殊な状況により確定されるのではなく事故がそこから起った一般的な行為によって確定されるべきものであることを強調して、結局、その可航水域上のマリナーでの船の保管・メンテナンスは伝統的の海事活動と密接な関連性があると判決し、八〇年代の米国下級審裁判所がプレジャーボートだけが関わる事件における海事管轄権の基準として考えていた「航行」または「船舶の運航」の要件を拒否し、航行をしていない非商業船に伴う不法行為に対する連邦海事管轄権の適用を黙認した。

かくて、船舶が航行中のみならず、マリナーにて保管・保守を受ける行動についてもすべて伝統的な海事活動の関連性が認められるとする *Foremost* 判決ならびに *Sisson* 判決の法準則によれば、およそ船舶が可航水域上にあつて関係するほとんどすべての事故が最高裁のテストをクリアし、連邦海事管轄が及ぶことにならうから、それは、かつての単純な *locality* テスト (それ故、*Executive Jet* および *Foremost* 判決で最高裁が拒否したものである) の下で到達される結果と同じことになりはしないかという指摘がなされる<sup>(24)</sup> (なお、スカリヤ判事による結論同意意見は、自らが認めるように

単純な locality test を採用する)。また、Sisson 判決が適用したツーステップ・テストは、従来連邦裁判所において適用されてきた nexus テストとの関係でどう理解すればいいのかについても疑問とされる。つまり、Sisson 判決以前のアメリカの法準則は、不法行為が伝統的航海活動と密接な関連性があるのかどうかを決定することにより nexus テストを適用し、そしてその「伝統的航海活動」の分析につき、例の Kelly v. Smith 事件において採用された四つのファクターによるテストを適用するという手法をとっていたが、Sisson 判決は、ツーステップの分析を採用したことで、そうした従来の nexus テストを単純化しようとしたものであるのか、それともそれは、とにかく関連する船舶のすべてが同じ種類の活動に従事している場合に適切なテストであって、それ以外の場合にはまた別の公式によるという意味で、結論同意意見が懸念するように従来の nexus テストを一層複雑化させるものかという疑問であり、さらには、「潜在的な航海商に対する破壊的インパクト」というテストを強調する Sisson 判決は、事故が可航水域上で発生したということ要件を排除して伝統的な locality テストに完全に取って代る新しいテストであるのかという疑問でもある。

そこで、Sisson 判決以後のアメリカ判例がこの判決の法理をどのように理解し、展開をするかに関心と興味があるが、しかし、判決後間もない現段階では、判例の数もわずかに数件を数えるだけであり、さしたる法理の発展はみられない。ともあれ、プレジャーボートに関わった海事不法行為事件で、なおかつ連邦控訴裁判所レベルの判決という限定で、Sisson 事件から六カ月後に出された第八巡回区連邦控訴裁判所の Three Buoy Houseboat Vacations U. S. A. v. Morts<sup>(26)</sup> 一九九三年の第九巡回区連邦控訴裁判所判決 Delta Country Vent. v. Magana<sup>(27)</sup> の二件の判例を紹介するにとどめておこう。

前者の Three Buoy Houseboat Vacations U. S. A. v. Morts 事件は、ミズーリ州のオーザークス (Ozarks) 湖において、同一会社 (Three Buoy Houseboat Vacations Ltd.) の所有になるハウスボート (屋形船) と給水船が衝突し、ハウスボートの乗客二名が死亡、三名が負

傷した事故につき提起された責任制限訴訟につき、第八巡回区(Gibson 判事)は、本件のオーザークス湖は「航行可能」(navigable)な水域とはいえず(けだし、湖にはダムがあつて航行ができず、また湖上では州内輸送しかできなかった)、したがつて、海事管轄権に関する situs 要件を議論するまでもなく locality 要件を欠くから事物裁判権はないと判示した。また、船主責任制限法はそれ自体が独立した事物裁判権を創造するとの別の主張に対しても、右法律のリーチは一般海事管轄権のそれと同一であるから海事管轄権が認められなければ船主責任制限法も適用されないと判決した。要するに、第八巡回区は、本件において唯一の論点はオーザークス湖が可航水域であるか否かであるとし、その第一関門が否定される以上海事管轄権は認められず、責任制限問題は論外であるとしたわけである。そして、本件において、第八巡回区は、Sisson 判決を引きながら同判決のインパクトについて次のように述べている。すなわち、不法行為に関する海事管轄権は、locality つまり水域の所在地と、nexus つまり船舶またはその活動の状態が要件であり、前者は可航水域により充足され、後者は海事活動に対する船舶の十分な関連性で充足される。Sisson 事件の場合は、本件と違って可航水域であることが明白なミシガン湖に関する事案であり、それ故に最高裁は可航水域上の海事活動の意味について叙述するが、可航水域とは何かについては何も述べてはいない。これに対し、本件の場合には、オーザークス湖が可航水域であるかどうかだけが問題である。控訴人は、この点に関し、Sisson の最高裁は海事活動の関連性を認定するに当り航行 (navigation) は不要であるとしている旨を主張するが、控訴人は vessel に対する航行と waterway に対する航行との区別を看過しており、Sisson 事件において最高裁は、航行は vessel の活動の基本的要素ではないと述べたが、waterway に関する航行については何も述べていないのである。海事活動に従事しているかを考慮するのに船舶が航行することは必要でないが、船舶は可航水域上に存在しなければならぬのである。

このように、可航水域があるということ、船舶とその活動があるということとは別の観念であり、オーザークス

湖は、ダムによって航行ができず、かつ湖上は純粹に州内輸送しかできなかったのであるから可航水域とはいえず、それ故連邦海事管轄権を認めることはできない、と判決した。

次に、Delta Country Ventures Inc. 判決は次のような事件である。一九八九年九月三日、Delta Country Ventures Inc. (被告・控訴人、以下、Delta という) が所有するも、当時レクリエーション目的で第三者 (Guerrys) にリースしていたハウスボート (屋形船) のデッキから水中に飛び込んだ船客の少年 (Don Magana) が水中の物体にぶつかり重傷を負った。本件事故発生当時、ボートはサクラメント河とモケラム河が合流する地点で錨泊していた。ところで少年は水中から引き上げられ、ハイウェイパトロールのヘリコプターに収容されてサクラメント市内の病院に運ばれ、*quadriplegic* と診断された。この事件につき、一九九〇年七月、Delta からカリフォルニア東地区連邦地裁に対し、海事裁判管轄権の主張と船主責任制限法による責任制限が申し立てられ、一方、Magana は、一九九〇年八月、州裁判所において Delta および Guerrys に対して人身侵害訴訟を提起し、また同年一〇月には、海事管轄権の欠缺を理由に Delta の申立の却下を求める訴を起した。

カリフォルニア連邦地裁は、被告 Delta は本件の人身傷害事故を惹起した活動が伝統的の海事活動と実質的な関連性を有する点について証明責任を尽くしていないとして、Delta の申立は事物裁判管轄権を欠き却下されると判決した。右に対し、Delta は、関連の「活動」はダイビングではなく、潮水域における船の係留または錨泊であるから、地裁は、「事故を生ぜしめた活動」についての解釈を誤ったとして控訴した。

第九巡回区連邦控訴裁判所 (Warren Ferguson 判事の多数意見) は、Magana は受傷した時にダイビングをしていたことは事実であり、本件に関連のある活動は、ボートの係留、錨泊ではなくてプレジャーボートから離れた水上リクリエーションとみるべきであるが、Delta は、この水上のリクリエーションと伝統的の海事活動の実質的関連性を証明してい

ないとして（第九巡回区は、伝統的の海事活動との実質的関連性を判断するに当り、従来各巡回区において遍く採用され、かつ *Sisson* 判決後も依然として効力のある四つのテスト——ただし、そのうち「因果関係」の審理については *Sisson* 判決で排除された——を適用する）、原審支持の判決を下した。なお、以上の法廷意見に対しては、反対意見（*Alex Kozinski* 判事）として、多数意見は余りに具体的事実によって特徴づけており、*Sisson* 判決に反するものであり、このような裁判管轄権の歪曲は嘆かわしい法律である船主責任制限法の適用を回避するためになされたものであるとの意見がある。

最後に、*Sisson* 事件判決の「責任制限」問題の側面について一言加えておけば、この事件において連邦最高裁は、船主責任制限法（*Limitation of Liability Act 1851, 46 U. S. C. §183*）が別個独自に連邦海事裁判管轄権を創造するものかどうかという問題については説明しておらず、依って、この点は現在もなお依然として未解決であるといえる。もっとも、*Sisson* 事件の控訴審（第七巡回区）をはじめ、*Sisson* 判決以後この問題点について審理している、第四、第八および第十一の各巡回区の連邦控訴裁判所は、一様に船主責任制限法は連邦裁判権の独立のベースを提供しはしないと否定的に解釈している。

また、*Sisson* 事件判決は、船主責任制限事件であったが、連邦最高裁判所は、船主責任制限法がプレジャーボートに対して適用されるかどうかというこれまた興味のある問題についても立ち入って審理をしていない。

そもそもが米国の商船海運の保護育成を法の理念とする船主責任制限法が専ら快遊目的に供されるプレジャーボートに対して適用されるかどうかの問題は、ここ一世紀近く盛んに議論されている重要問題の一つである。アメリカ判例の変遷も含めその辺りは別稿<sup>(28)</sup>に譲ることにして、ここでは現在の判例状況を結論的にのみ述べるならば、まず、合衆国最高裁判所は、かつて一度たりともこの問題を正面から裁いたことがなく（過去にプレジャーボートに関する事案を扱った三件の最高裁判決は、いずれもこの問題について特別議論をせずに責任制限の肯否を断じている）、一方、連邦控訴裁判

所レベルでは、全米十一の巡回区のうち、第二、第三、第四、第五、第六、第八、第九および第十一と、圧倒的多数の巡回区が船主責任制限法のプレジャーボートへの適用を肯定しており、またそれ以外の巡回区も特にこの点を議論せず同じく適用を認めている。ただ、連邦地方裁判所のレベルでは、一九八〇年代の現象として適用否定の判決がいくつか現われている。

(24) Recent Developments, 65 TUL L. REV. 697, at 703-704 (1991).

(25) Case Notes, 22 J. MAR. L. & COM. 299, at 305 (1991).

(26) 878 F. 2d 1096 (8th Cir. 1989), vacated; 110 S. Ct. 3265 (1990), *aff'd on reh'g*, 921 F. 2d 775. (8th Cir. 1990), *cert. denied*, 112 S. Ct. 272 (1991). 本文にて紹介した判決に対しては、Three Buoys から合衆国最高裁判所に対し裁量上訴手続きがとられ、これが受理された。そして一九九〇年六月二十八日、合衆国最高裁により控訴審判決が取り消され、Sisson 判決に照して再審理を行うよう差戻された。この差戻審において、第八巡回区は、Sisson 判決は他のいかなる結果も求めていないと認めて、一九八九年の前判決を再確認した。その後、一九九一年、最高裁は第八巡回区の判決の再審理を求めるサーシオレイライ令状を拒否した。

(27) 1993 A. M. C. 855.

(28) 重田・前掲書一八三頁以下。

(一九九三年二月二〇日稿)